




GOVT. PUBN9

GOVT PUBNS



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505835>

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 21

Wednesday, April 12, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 21

Le mercredi 12 avril 1978

Président: M. John Campbell

Government
Publications

Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-17, An Act to amend the Canadian
National Railways Capital Revision Act and the
Railway Act and to amend and repeal certain
other statutes in consequence thereof.

CONCERNANT:

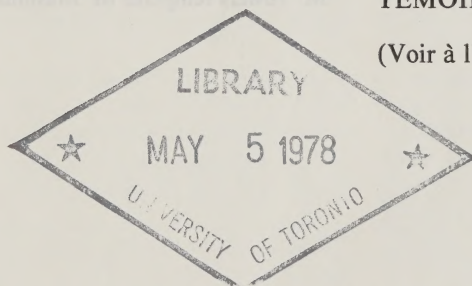
Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du
capital des chemins de fer nationaux du Canada et
la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou
abrogeant en conséquence certaines autres lois.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Baker (<i>Gander-Twillingate</i>)	Gendron
Bussières	Lapointe
Dionne (<i>Kamouraska</i>)	Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)
Flynn	Malone
Forrestall	Mazankowski

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Murta	Nicholson (Miss)
McCain	Smith (<i>Saint-Jean</i>)
McKenzie	Symes
McRae	Towers—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

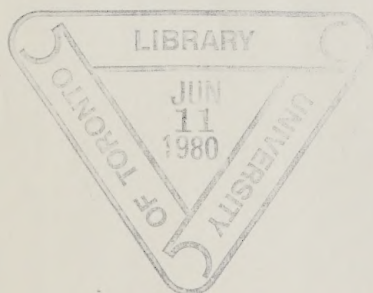
On Wednesday, April 12, 1978:

Mr. Forrestall replaced Mr. Stevens;
Mr. McCain replaced Mr. Nowlan;
Mr. Flynn replaced Mr. Maine;
Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) replaced Mr. Caccia;
Mr. McRae replaced Mr. Trudel;
Mr. Lapointe replaced Mr. O'Connell;
Mr. Malone replaced Mr. Cadieu;
Mr. Towers replaced Mr. Masniuk.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 12 avril 1978:

M. Forrestall remplace M. Stevens;
M. McCain remplace M. Nowlan;
M. Flynn remplace M. Maine;
M. Loiselle (*Saint-Henri*) remplace M. Caccia;
M. McRae remplace M. Trudel;
M. Lapointe remplace M. O'Connell;
M. Malone remplace M. Cadieu;
M. Towers remplace M. Masniuk.



Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Printing and Publishing, Supply and
Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et  dition, Approvisionnements et Services
Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 12, 1978
(23)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:45 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bussières, Campbell (*Lasalle- mard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Forrester, Flynn, Gendron, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Malone, Mazankowski, Murta, McCain, McKenzie, McRae and Towers.

Other Members present: Messrs. Nowlan and Harquail.

Witness: Mr. A. K. MacLaren, Executive Director, Canadian Trucking Association.

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

On Clause 1,

Mr. MacLaren made an opening statement and answered questions.

At 5:00 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 12 AVRIL 1978
(23)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 45 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Bussières, Campbell (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Forrester, Flynn, Gendron, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Malone, Mazankowski, Murta, McCain, McKenzie, McRae et Towers.

Autres députés présents: MM. Nowlan et Harquail.

Témoin: M. A. K. MacLaren, directeur exécutif, Association canadienne du camionnage.

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Article 1.

M. MacLaren fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 17 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, April 12, 1978

• 1538

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum. We shall resume consideration of Bill C-17, an Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

I shall call Clause 1.

On Clause 1 . . .

The Chairman: We have the pleasure of having with us this afternoon, from the Canadian Trucking Association, Mr. A. K. MacLaren, Executive Director.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I know that there has been some rescheduling of dates and times, as far as the Committee is concerned, and I notice that we have one on for tomorrow at 3.30 p.m. There were some discussions between the Parliamentary Secretary and myself, and I think I indicated at that time that that was fine. But it has now been noted that tomorrow is Leaders' Day in the House, the debate of the budget, and I for one would find it somewhat difficult to be here for the 3.30 meeting in the afternoon, and I think I probably speak for my colleagues, as well. I am sure that, as far as the Liberal members are concerned, that might pose some difficulty for them also. I am just wondering, Mr. Chairman, whether we might not consider that, in view of the fact that we may have some difficulty getting the required attendance that I think we should have, having regard to the fact that Mr. Bandeen, I understand, is slated to be here as a witness.

The Chairman: Yes, he is.

Monsieur Lapointe, un rappel au Règlement.

M. Lapointe: C'est au même sujet. Mr. Chairman, maybe Mr. Mazankowski would allow me a little time and I can get back to him some time tonight or very early tomorrow morning.

• 1540

Mr. Mazankowski: Sure. Well, I think the important thing to take into consideration, Mr. Chairman, is the fact that it is not only our own convenience, but I think we would have to have that information as quickly as possible to give the president the required notice as well.

The Chairman: There is a question of notice to the members as well. I would assume if we had an answer early tomorrow morning, around 9.30, and if we were to cancel at the end, that would be ample time to advise the President of CNR.

Mr. Lapointe: I will try to have the answer before 6 o'clock, Mr. Chairman.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 12 avril 1978

[Translation]

Le président: Le quorum étant réuni, j'ouvre la séance. Nous reprenons l'étude du Bill C-17, loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

L'article 1 est mis en délibération.

Article 1.

Le président: Nous avons le plaisir de recevoir cet après-midi M. A. K. MacLaren, directeur exécutif de l'Association canadienne du camionnage.

M. Mazankowski: Monsieur le président, permettez-moi de faire un rappel au règlement.

Le président: M. Mazankowski désire faire un rappel au règlement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, les dates et heures des séances du Comité ont été modifiées et je constate qu'une séance est prévue pour demain à 15 h 30. Quand le secrétaire parlementaire et moi-même avons parlé de cette question, je lui avais indiqué que j'étais d'accord. Cependant, demain est le jour consacré aux chefs des partis, à la Chambre, à propos du débat sur le Budget, et, pour ma part, j'aurai quelques difficultés à assister à la séance de 15 h 30; je pense pouvoir me faire le porte-parole de mes collègues à ce propos. D'autre part, je suis certain que cela posera des difficultés aux députés libéraux. Monsieur le président, comme il sera peut-être difficile d'avoir le nombre de présences nécessaire, peut-être des mesures pourraient être prises à ce propos étant donné notamment que, si j'ai bien compris, M. Bandeen viendra témoigner.

Le président: C'est exact.

Mr. Lapointe on a point of order.

Mr. Lapointe: On the same point of order. Monsieur le président, peut-être M. Mazankowski me permettra-t-il d'entrer en contact avec lui au cours de la soirée ou très tôt demain matin.

M. Mazankowski: Très certainement. Monsieur le président, ce qui importe à ce propos, c'est que ce n'est pas seulement dans notre propre intérêt; je pense qu'il faudrait obtenir les précisions aussi vite que possible afin que l'on puisse également vous donner préavis.

Le président: Il s'agit également de donner préavis aux membres. Je pense que si nous pouvions obtenir une réponse demain matin, aux environs de 9 h 30, et si donc la réunion devait être annulée, nous aurions largement le temps d'avertir le président du CN.

M. Lapointe: Monsieur le président, je m'efforcerai d'obtenir une réponse avant 18 heures.

[Texte]

The Chairman: Before 6 this evening.

Mr. Mazankowski: It might be the last time we hear the Prime Minister speak in the House of Commons.

The Chairman: Yes, that is very considerate of you, Mr. Mazankowski. We appreciate that. Is that agreeable with you if Mr. Lapointe gets back to you before 6?

Mr. Mazankowski: That is very good, sir.

The Chairman: That is a point of order well taken, Mr. Mazankowski.

Now the Chair will recognize Mr. MacLaren who, I believe, has an opening statement for us this afternoon. Mr. MacLaren.

Mr. A. K. MacLaren (Executive Director, Canadian Trucking Association): Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, honourable members, it is indeed a pleasure to be back before this Committee again and to discuss such an important piece of legislation from our standpoint.

I should apologize for the fact that I am here by myself today. I had arranged for one of the various other days on which we thought we were coming, to have officers with me. I thought we were all set for Monday but we were changed to Thursday and now we are back today. I have even lost my research director who is out in Edmonton. That is doubly unfortunate because I am a lawyer by trade and almost by definition I cannot understand the difference between a debit and a credit, but I will do what I can.

Our industry has been living with the possibility of a CN recap for the best part of 20 years I guess now, and the position of the CTA Board of Directors since 1962 to the present, and it was confirmed as recently as our last board meeting, is that we are opposed to a major CN recapitalization, particularly based on the justification which CNR has put forward.

Now, it has been suggested to us that it is no use rehashing history and that what we have to look to is the future of transportation, but in this particular case, it is the CNR that is trying to rewrite history and we have some observations that we want to make on that score before we deal with future implications.

We have now had the opportunity to examine the transcript of CN's evidence from last week in addition to the proceedings of course in the House and debate on second reading, and I would like to summarize our position, if I may, based on that additional information.

CN first raised the depreciation argument seriously back in 1962 and they did so in a major memorandum. I have brought some copies with me. This memorandum was given to us back in 1962 and it is a very elaborate document. It sets out precisely what the financial position was at CN at the time, what the 1952 recapitalization did for them, and it also explains at great length what happened to CN after 1952 and, perhaps indirectly at least, why they are back now in front of the Committee seeking further recapitalization.

The justification given for another recapitalization ranges from the fact that the bill would benefit CN, which it clearly

[Traduction]

Le président: Avant 18 heures aujourd'hui.

M. Mazankowski: Peut-être est-ce la dernière fois que le premier ministre va parler à la Chambre des communes.

Le président: Oui, monsieur Mazankowski, nous apprécions cette grande délicatesse. Êtes-vous d'accord pour que M. Lapointe entre en contact avec vous avant 18 heures?

M. Mazankowski: C'est parfait.

Le président: Monsieur Mazankowski, voilà un rappel au Règlement fort utile.

La présidence va maintenant donner la parole à M. MacLaren, qui a une déclaration d'ouverture à faire au comité. Monsieur MacLaren.

M. A. K. MacLaren (directeur exécutif, Association canadienne du camionnage): Merci, monsieur le président. Monsieur le président, honorables députés, c'est un plaisir pour moi de comparaître à nouveau devant votre comité, pour parler d'un bill que nous estimons très important.

Je vous prierais de m'excuser d'être venu ici seul aujourd'hui. Comme j'étais déjà censé comparaître auparavant, je m'étais organisé pour être accompagné de quelques-uns de mes collaborateurs. Nous étions prêts à comparaître lundi, mais la réunion a été remise à jeudi et maintenant, elle a lieu aujourd'hui. J'ai même perdu mon directeur des recherches qui est actuellement à Edmonton. C'est doublement regrettable parce que je suis juriste de profession et, par définition, je ne puis faire la différence entre un débit et un solde, mais je m'efforcerai de faire de mon mieux.

Pendant la plus grande partie de ces 20 dernières années, il a été question de procéder à une révision du capital au sein du CN et, à ce propos, je dois préciser que le conseil d'administration de l'ACC s'est toujours opposé à une telle mesure, comme en atteste sa dernière réunion, notamment en raison des justifications que le CN a avancées et ce depuis 1962 jusqu'à l'heure actuelle.

On nous a dit que cela ne servait à rien de ressasser l'histoire mais qu'il faut plutôt s'intéresser à l'avenir du secteur des transports. Cependant, dans le cas présent, c'est le CN qui essaie de réécrire l'histoire et, avant que nous nous tournions vers l'avenir, nous aimerions faire quelques remarques à ce propos.

Nous avons eu l'occasion d'étudier le compte rendu des témoignages des représentants du CN la semaine dernière, ainsi d'ailleurs que le compte rendu des délibérations en Chambre, lors du débat de deuxième lecture. J'aimerais maintenant vous résumer notre position, en fonction de ces renseignements supplémentaires.

C'est en 1962 que le CN a pour la première fois soulevé de façon sérieuse la question de l'amortissement, et ce dans le cadre d'un mémoire important, dont j'ai apporté des exemplaires avec moi. Ce mémoire nous été remis en 1962; il s'agit d'un document très complet. Il précise quelle était la position financière du CN à l'époque, quelles ont été les incidences de la révision du capital de 1952 et on y explique également en détail ce qui est advenu au CN après 1952, et aussi, indirectement peut-être, pourquoi le CN revient devant le comité pour demander une nouvelle révision du capital.

On explique ce besoin en disant que le projet de loi profitera au CN, ce qui est bien sûr le cas, qu'il donnera aux gestionnaires

[Text]

will do; it would give CN management a psychological lift, a boost, which it obviously will do, and it will put the railway on an equal basis with other railways, and that also is true. The only comment we would make on that justification is that it is almost identical to what was said either by the government or by CN back in 1952. It is also claimed that the Government of Canada will save many millions of dollars if the recapitalization goes through. While, in a sense, that is true, we would like to make a couple of observations on that point. Basically, it is this. The major amount of money the Government of Canada will save is that which they will no longer be paying the CNR: the 3 per cent contribution which now runs to something like \$80 million a year based on their gross system earnings, and that is much more than just their rail earnings.

What we do not understand with that rationalization, quite frankly, is the implication that there is somehow an obligation to pay that money to the CNR, which only can be redeemed with this further recapitalization, because the 1952 CN recapitalization bill provided that CNR would receive the 3 per cent contribution for a period of eight years, no longer. That certainly was a legislative commitment at the time. Thereafter, and based on CN's urging as early as 1960 or 1961, the same language which was in the 1962 bill, which is appended to our main submission, was repeated in the Canadian National Railways Financing and Guarantee Act every year. Whether that was grace and favour of this Committee and Parliament or habit or what, I do not know, but I do not quite see it in the form of an obligation which can only be redeemed with a further recapitalization. CNR since 1952 has to the best of our calculation picked up, I do not think quite \$800 million, but something approaching \$800 million, which in a sense is another very massive recapitalization.

• 1545

The question of inherited debt, we think, has been adequately dealt with both in Parliament and, indeed, in the evidence presented by CNR where the President of the CNR was quite frank in saying that no, he did not believe that was an implication. There was a major recapitalization in 1937 and again in 1952 and, indeed, at page 16A-1 of the transcript Mr. Bandeen said, and I quote:

"The 1952 recap was an attempt to put the company on a comparable basis with the railway industry."

Mr. Bandeen then went on to say that if the accounting had been properly done in 1952, the asset base would have been lower and in his view the debt ratio which has been claimed was equal to CP's in 1952 would have been different. That comment runs to the heart I think of the depreciation argument and we would, therefore, like to comment on that. CN's claim is that their \$808 million request for depreciation now goes back to 1923 and covers the period between 1923 to 1965 when the Board of Transport Commissioners put them on an accounting depreciation regime similar to CP's.

[Translation]

res du CN un encouragement psychologique, ce qui est également vrai, et que la société se trouvera ainsi en même position que les autres sociétés de chemins de fer, ce qui est également vrai. Pour notre part, nous disons que ces explications sont presque absolument identiques à ce que le gouvernement ou le CN avait déclaré en 1952. On prétend aussi que la révision permettra au gouvernement du Canada d'épargner des millions de dollars. Certes, dans un sens, cela est vrai, mais nous aimerions faire quelques remarques. Le gouvernement du Canada va économiser des sommes importantes en ce sens qu'il n'aura plus à verser au CN une contribution de 3 p. 100, qui représente à l'heure actuelle 80 millions de dollars par an environ, en fonction des revenus de l'ensemble du système et cela recouvre bien sûr beaucoup plus que les revenus du réseau ferroviaire.

Ce que nous ne comprenons pas, c'est pourquoi on laisse entendre que l'on est contraint de verser ces sommes au CN, sommes qui ne peuvent être remboursées que par cette nouvelle révision du capital, parce que, dans le projet de loi sur la révision du capital du CN adopté en 1952, il était prévu que la société ne recevrait une contribution de 3 p. 100 que pendant une période de huit ans. Il est certain qu'il s'agissait à l'époque d'un engagement à caractère législatif. Par la suite, en fonction des demandes qu'avait faites le CN dès 1960 ou 1962, on a utilisé le même langage dans le projet de loi de 1962, joint en annexe à notre mémoire principal et aussi, chaque année, dans la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (financement et garantie). Je ne sais pas s'il s'agissait d'une faveur du Comité ou du Parlement, mais je n'estime pas qu'il s'agisse d'une reconnaissance de dette, laquelle ne pourrait être remboursée que dans le cadre d'une nouvelle révision du capital. D'après nos calculs, le CN a ramassé presque 800 millions de dollars ce qui, en un certain sens, constitue une forme de révision, et non des moindres.

Nous estimons que le Parlement a résolu de façon satisfaisante le problème de la dette dont le CN a hérité et d'ailleurs, à ce propos, le président du CN a été tout à fait franc quand il a témoigné ici même en ce sens qu'il a dit que, à son avis, cela n'avait pas eu d'incidence. Il y a eu une révision importante en 1937 puis à nouveau en 1952. A la page 17:26 des comptes rendus, M. Bandeen a déclaré, et je cite:

«La révision de 1952 fut une tentative de mettre la compagnie au même niveau que le reste de l'industrie ferroviaire.»

M. Bandeen a ensuite déclaré que, si la comptabilité avait été faite comme il le fallait en 1952, l'actif aurait été inférieur et, à son avis, le ratio d'endettement aurait été différent; on a dit qu'il était identique à celui du CP en 1952. Ces remarques sont particulièrement importantes en ce qui concerne la question de l'amortissement et c'est pourquoi nous aimerions faire quelques remarques. Le CN prétend que la demande de 808 millions de dollars au titre de l'amortissement remonte maintenant jusqu'en 1923 et qu'elle couvre la période s'étendant entre 1923 et 1965, époque à laquelle la Commission des transports avait choisi un système de calcul de l'amortissement similaire à celui du CP.

[Texte]

One of the CNR witnesses the other day indicated, and we would agree, that the bulk of that depreciation applied to the 1952 previous period and, indeed, if you pro rate the depreciation, the \$808 million, twenty-nine thirty-thirds of it belong to the 1952 and earlier period which would come to something like \$710 million. We would claim that if CNR had have been entitled to and given the depreciation in the years prior to 1952 as they now claim they should have, this would have drastically changed their financial position when the 1952 recap came along and, indeed, if you took the whole \$710 million or any portion of the \$808 million, approximately that size, and attributed it to the period prior to 1952, surely it would have reduced their debt. It would not necessarily have reduced their asset base, it would have reduced their debt because if they had claimed the depreciation and they had not earned it, then they would have been compensated presumably by the government because their debt would have been bigger and the government would have made it up. So, that would have reduced their debt position in 1972 substantially.

If they had have received the \$710 million, would Parliament in its wisdom have given them another \$736 million by writing off half their debt in 1952? If they had have received both, it would have meant that the CNR after 1952 would have been left with an outstanding debt of approximately \$29 million or something around 1 per cent or less debt ratio which, quite frankly, we feel is next to ridiculous. So, when you are going to rewrite history there is more than one scenario that is possible and we do not think the depreciation argument is a very practical one. If you look at it in a straightforward manner, one that holds much water, they would not have had both the \$710 million that they claim and \$736 million. In fact, in 1952 their outstanding debt of some \$1,483 million, whatever it was was cut in half. According to this document, a schedule to this document, the CN memorandum of 1962, the recapitalization of 1952 gave them a debt ratio of 32.7 per cent and that compares according to our figures with a debt ratio for CPR of 31.9 per cent, less than 1 per cent difference between them. That was CN'S own, calculation at the time.

Now, the evidence you have heard from CN so far disputes that; but that is the position they took in 1962 when they made their major pitch on depreciation. In addition to writing off or transferring debt to equity in 1952, if you will, they received postponement of interest payment on another \$100 million for what was supposed to be a ten-year period and subsequently turned out to be 22 years.

• 1550

Now, we would claim that if one is going to take a look at history, one has to take a look at what happened to CN after 1952, and again, that story is spelled out in this document precisely and in great detail. What happened, according to CNR, was that after 1952 and between 1952 and 1961, they introduced capital expenditures of no less than \$1.8 billion. That is when a billion meant something; \$1.8 billion. During

[Traduction]

L'autre jour, l'un des représentants du CN a déclaré, et nous sommes d'accord, que la plus grande partie de cet amortissement s'appliquait à la période antérieure à 1952 et, d'ailleurs, si on ventile les 808 millions de dollars, on s'aperçoit que les vingt-neuf trente-troisième du montant correspondent à la période antérieure à 1952 soit 710 millions de dollars environ. Nous estimons que si le CN avait pu avoir droit à cet amortissement avant 1952, et ses représentants estiment à l'heure actuelle que tel aurait dû être le cas, sa position financière aurait été bien différente lors de la révision du capital de 1952 et, d'ailleurs, si on avait appliqué l'ensemble de 710 millions de dollars ou une portion des 808 millions de dollars à la période antérieure à 1952, la dette de la société aurait été réduite. Cela n'aurait pas nécessairement réduit ses actifs, mais sa dette, parce que si la société avait réclamé l'amortissement sans l'avoir gagné, on peut supposer que le gouvernement l'aurait indemnisée et, comme la dette aurait été plus importante, le gouvernement aurait comblé la différence. Ainsi, sa dette en 1952 aurait été considérablement moins importante.

Si la société avait reçu les 710 millions de dollars, est-ce que le Parlement, dans sa sagesse, lui aurait donné une autre tranche de 736 millions de dollars en déduisant la moitié de la dette en 1952? S'il avait bénéficié des deux mesures, après 1952 le CN aurait eu une dette en souffrance d'environ 29 millions de dollars, soit un ratio d'endettement de 1 p. 100 environ au moins ce qui, pour le dire franchement, est pratiquement ridicule. Ainsi, quand on envisage de réécrire l'histoire, il faut penser à plusieurs scénari et nous n'estimons pas qu'il convienne de soulever la question de l'amortissement. Si on veut regarder les choses en face, il faut bien constater que la société n'aurait pu obtenir les 710 millions de dollars qu'elle demandait plus les 736 millions de dollars. En fait, la dette en souffrance de 1,483 millions de dollars en 1952 a été réduite de moitié. Selon le mémoire du CN de 1962, la révision du capital de 1952 a eu pour effet de donner à la société un ratio d'endettement de 32.7 p. 100, ce chiffre qui, selon nous est semblable au ratio d'endettement du CP, à savoir 31.9 p. 100. Il y a donc entre les deux une différence de moins de 1 p. 100. Ce sont-là les chiffres que le CN avait établis à l'époque.

Les témoignages des représentants du CN jusqu'à présent ne vont pas dans le même sens; cependant, il s'agit là de la position que la société a adopté en 1962, année durant laquelle elle a déployé des efforts très importants en matière d'amortissement. En plus de la radiation de la dette ou de sa conversion en actions en 1952, la société a bénéficié d'un report du remboursement de l'intérêt sur une tranche de 100 millions de dollars. Il s'est agi d'un report sur une période de 22 années, et non pas de 10, comme cela était supposé.

Nous estimons qu'il importe de tenir compte de l'évolution du CN après 1952 et cette évolution est décrite en détail dans le présent document. Selon le CN, entre 1952 et 1961, les immobilisations ont atteint 1.8 milliards de dollars. A l'époque, un milliard de dollars, cela voulait dire quelque chose; 1.8 milliard de dollars. Pendant cette même période, on a dépensé 851 millions de dollars au titre de matériel neuf, et on a

[Text]

that same nine-year period, they spent some \$851 million on new equipment and they ran up new debt. I think this is the significant thing: they ran up new debt of \$900 million in that nine-year period.

We would argue that that is what created CN's problem. Their debt charge, fixed charge position, changed from \$25 million, after the 1952 recapitalization. And incidentally, they were in a profitable position after the 1952 recapitalization. If you recast the 1951 accounts, based on 1952, they would have made a slight profit of about \$8 million. The \$25 million fixed-charge debt after the 1952 recapitalization built up some \$62.5 million by 1961. That happened despite the fact that they received \$210 million by way of capital in the nine-year period, under the 3 per cent formula.

So we would argue, and we believe this document of CN's supports the argument entirely, that CN's problem related to what they did after 1952, and that is the basis of our concern now with another recapitalization. The attitude which CN took—and it is certainly understandable, in terms of human nature—was, when they got this flexibility they went out and spent. But this document also points out why it did not work. And why it did not work was that at the time they started to spend this money they were hit with tremendous competition from trucks, from motor cars and new highways, from airlines, from pipelines, from buses, and you name it. In 1960, eight years after the 1952 recapitalization, their number of revenue-ton-miles had dropped by 10 per cent. During the same period interest rates increased from about 3 per cent to 6 per cent. During the same period also, their labour costs went up by some 44 per cent whereas revenue per ton-mile increased by a little over 5 per cent.

I think that spells out what happened. They spent money left, right and centre. They borrowed \$900 million, which was more than the total debt they were left with in 1952, at a time when they were faced with a world around them and a reality around them which did not justify such expenditure. Now, the obvious comment there, gentlemen, I think is that other people whom they compete with were faced with the same kind of competition, the same rough road, and they did not end up in the same position, obviously.

That is the basis of our rebuttal to the depreciation argument and the justification on historical factors as to why there should be a new recapitalization. We believe that the CNR should be permitted to earn a reasonable return, as any transportation company should be, and that indeed the figures presented by Dr. Bandeen last week indicate that even without a recapitalization, CNR's position is going to continue to improve dramatically. You were presented with figures which showed they anticipated that, even without a recapitalization, their revenue position five years hence would increase to the point where they would have a profit, or a surplus, if you want, of \$141 million by 1982. But in addition to that, Dr. Bandeen's evidence indicated there was another \$225 million potentially floating around, made up of moneys that might be received if Parliament agrees to implement Snavely and also if, as a result of the Royal Commission inquiry in Newfoundland, something

[Translation]

contracté de nouvelles dettes. Et c'est là à mon avis le point important: une nouvelle dette de 900 millions de dollars pendant cette période de neuf ans.

Nous estimons que c'est de là que viennent les problèmes du CN. Après la révision de 1952, la dette était de 25 millions de dollars. D'ailleurs, à cette époque, après la révision de 1952, la société était en position bénéficiaire. Les comptes de 1951 font état de bénéfices d'environ 8 millions de dollars. La dette sur les charges fixes, qui était de 25 millions de dollars après la révision de 1952, avait atteint 62.5 millions de dollars en 1961, et ce en dépit du fait que la société avait reçu 210 millions de dollars de capitaux pendant cette période de neuf ans, en vertu de la formule du 3 p. 100.

Nous estimons, et le document du CN abonde tout à fait dans notre sens, que les problèmes de la société sont dus aux mesures qu'elle a prises après 1952 et c'est pourquoi cette nouvelle révision du capital nous inquiète. Quand donc le CN a obtenu toutes ces facilités, à l'époque, il n'a pas hésité à engager des dépenses; voilà une attitude tout à fait compréhensible, pour ce qui est de la nature humaine. Mais le présent document prouve que ce fut une erreur. En effet, quand la société a commencé à engager toutes ces dépenses, elle a dû faire face à une concurrence particulièrement forte de la part ces sociétés de camionnage, des compagnies d'aviation, des pipe-lines, des sociétés d'autobus, et ainsi de suite. En 1960, soit 8 ans après la révision de 1952, le revenu par tonne-mille avait baissé de 10 p. 100. Pendant cette même période, les taux d'intérêt étaient passés de 3 p. 100 à 6 p. 100. D'autre part, les coûts de la main-d'œuvre avaient augmenté de quelque 44 p. 100 alors que le revenu par tonne-mille n'avait augmenté que d'un peu plus de 5 p. 100.

Je pense que cela montre clairement ce qui s'est passé. On a jeté l'argent par les fenêtres. On a emprunté 900 millions de dollars, ce qui représentait plus que la dette totale qui restait en 1952, à une époque où la conjoncture ne justifiait pas de telles dépenses. Maintenant, messieurs, ce dont il faut bien se rendre compte, c'est que les concurrents du CN devaient faire face à la même concurrence mais, de toute évidence, ils ne se sont pas retrouvés dans la même situation.

C'est pourquoi nous ne sommes pas d'accord avec cet argument au sujet de l'amortissement et avec ces justifications historiques de la nécessité d'une nouvelle révision du capital. Nous estimons que le CN devrait avoir la possibilité d'obtenir des revenus raisonnables, comme cela devrait être le cas pour n'importe quelle société de transport et que les chiffres que M. Bandeen a présentés la semaine dernière montrent que, même sans révision, la position du CN va continuer à s'améliorer considérablement. On vous a présenté des chiffres qui indiquent que la société s'attend à voir sa position s'améliorer, même sans recapitalisation. Ainsi, d'ici cinq ans, la société sera en position bénéficiaire, elle aura réalisé des surplus, en quelque sorte, de 141 millions de dollars d'ici 1982. En outre, M. Bandeen, a fait allusion à une tranche de 225 millions de dollars, somme que la société pourrait recevoir si le Parlement accepte de donner suite aux recommandations du rapport

[Texte]

is done to relieve CN of its loss obligation there. So that is another sizeable chunk of money that could change the financial picture of CNR.

• 1555

But throughout Dr. Bandeen's evidence and on two or three occasions what came through was this, that if we do not get this recapitalization and if we cannot get our earnings positions up to, I think the figure they project now is \$267 million by 1982, CN would be back here; without question, CN would be back here in a desperate position, demanding a recapitalization, if not now, in other words, later.

That we have difficulty understanding, because surely that would only happen, given the projection of improved earnings if Snavely is implemented and some of the loss positions are removed and the railways are allowed to earn a decent return, surely they would only be back in a worse position five years from now, if in fact they once again do not pay attention to the reality of the commercial world around them and they go out and spend over the next five years on the basis that they are going to earn \$265 million per annum by 1982. In other words, are they going to cut their coat to the size of the cloth available or are they going to go out and do what happened after 1952? That is our concern, because that would have a direct bearing in a competitive manner on our industry.

We would suggest that at the very least, before recap is considered or finalized, Parliament should make a decision on the statutory grain rate compensation issue and perhaps the implications of the sizeable loss that CN is facing in its Newfoundland operation, et cetera, should also be taken into consideration.

Certainly, CN is going to get major relief, although I believe their figures and accounts take this into consideration. With the takeover of the passenger service by VIA, CN's loss, which is now \$50 million, is going to be reduced substantially if it is not necessarily going to disappear in the next five years. But that is a \$50 million loss and I think Dr. Bandeen said that over a period of three or four years they hope to recoup at least about \$30 million of that loss because of the VIA takeover.

Perhaps the trucking industry's concern on this thing can best be summed up by something Dr. Bandeen said in his evidence at page 35A-4 of the proceedings for Tuesday, April 4, when, in answer to a question on the likely impact of the recap on efficiency, he stated:

The mere change from debt to equity of our capital structure will have no immediate impact on the efficiency of the operation of the railway . . .

And a few lines below, again I quote:

[Traduction]

Snavely et aussi si des mesures sont prises pour éponger les pertes du CN à Terre-Neuve, comme l'a recommandé la Commission royale d'enquête. Voilà donc une assez forte somme qui pourrait changer le tableau financier du CN.

Toutefois, pendant les témoignages de M. Bandeen, nous avons cru comprendre à deux ou trois reprises que s'il n'obtenait pas cette révision de la composition du capital et s'il ne peut augmenter ses bénéfices jusqu'à la somme projetée, je crois, 267 millions de dollars d'ici 1982, les chemins de fer nationaux reviendraient ici; il n'y a pas de doute qu'ils reviendront si la situation est désespérée, pour demander une révision, si ce n'est maintenant, ce sera plus tard.

Il nous est difficile de le comprendre, car cela pourrait se produire seulement à cause des projections de bénéfices améliorés et la possibilité de meilleurs bénéfices encore, dans le cas où le rapport Snavely serait appliqué et certaines situations de perte étaient éliminées de sorte que les chemins de fer puissent obtenir des recettes plus appropriées. Il est sûr que le CN reviendra seulement si la situation est pire dans cinq ans. Mais cela se produira si, une fois encore, il ne tient pas compte de la réalité de la situation commerciale autour de lui et s'il dépense pendant les cinq prochaines années en fonction de bénéfices estimés à 265 millions de dollars par année en 1982. Autrement dit, le CN va-t-il rajuster son tir ou simplement se laisser aller et recommencer ses erreurs d'après 1952? C'est ce qui nous inquiète, car cette situation pourrait avoir un effet direct sur la concurrence dans notre industrie.

Nous suggérerions, à tout le moins, avant que la révision de la composition du capital soit considérée ou adoptée, que le Parlement prenne une décision sur la question du taux d'indemnisation statutaire pour les céréales. Il faudrait peut-être également prendre en considération l'effet d'une perte importante des chemins de fer nationaux dans ses activités à Terre-Neuve, par exemple.

Il est certain que le CN recevra une aide importante, mais je crois que son calcul et sa comptabilité en tiennent compte. Étant donné la prise en charge du service voyageurs par VIA, les pertes des chemins de fer nationaux, qui s'élèvent actuellement à 50 millions de dollars, seront réduites considérablement, ou pourront même disparaître au cours des cinq prochaines années. Mais la perte est de 50 millions de dollars et M. Bandeen, je crois, a dit que les chemins de fer nationaux espéraient recouvrer au cours de trois ou quatre ans quelque 30 millions de dollars au moins à cause de cette reprise par VIA.

Les préoccupations de l'industrie du camionnage à ce sujet sont très bien résumées, à mon avis, dans une déclaration de M. Bandeen, le mardi 4 avril, à la page 18:55 du compte rendu, en réponse à une question sur les répercussions possibles de la révision de la composition du capital sur l'efficacité, il a dit:

Le fait d'enregistrer un bénéfice plutôt qu'un déficit n'a pas de répercussion immédiate sur l'efficacité de l'exploitation des chemins de fer . . .

Et, quelques lignes plus bas:

[Text]

but what it does do is put us in a position to take maximum advantage of any opportunities that are offered anywhere in the country for commercial operation of transport.

I think that sums up our concern as to what may happen with another massive recap and the flexibility that would result as well as anything I could say directly. It is wide-open flexibility. They would not earn their way out of the present hole incrementally. They would not have to base expenditures on next year's projected income. They do five-year projections and, while five-year projections are useful, if you run out and spend that money, with or without a recap, they could easily be back, because also under questioning I think there was doubt raised as to how realistic that \$265 million earning figure would be five years hence. Given political, labour-management and other considerations, it is pretty hard to say that they would have an earnings level as high as they predict. It is not that they should not have it, to earn a decent return, but given the reality of this world, one has to question whether it will actually turn out quite that way.

In response to a question from, I believe, Mr. McCain on page 60A-1 in the transcript for April 4 as to what the impact might be on the trucking industry, again Mr. Bandeen said that his rationalization was that the truckers would be better off on a competitive basis, which we found very interesting. His justification for that was that CN only pays 7 to 8 per cent on its debt, whereas if the debt is transferred to equity and based on the CTC provisions for rate of return based on CPR's position on capital or equity of 17 or 18 per cent, CN would be—I think the argument goes—CN would have a bigger charge or its rates would have to be higher to earn that return than they would if it was financed on debt.

Two points there. First of all, I do not know when the railways, either of them, have earned a return based on what they are supposed to be allowed to earn. But secondly, and perhaps more important, is that Dr. Bandeen does not take that rationale into consideration at all and this causes concern; it does not take into consideration at all the fact that debt at some time has to be repaid. Perhaps that is one reason why we are here today, 7 per cent or 8 per cent is one thing but when you have to repay the capital on the debt, that is something else. So, it is the kind of justification, and he was answering a question, I know, but it is the kind of thing that concerns us.

• 1600

As far as the recommendations in our main submission, we had said, "Throw it out; it is a terrible bill." That might be nice. What we would like to see happen, I guess, is that this not proceed until such time as the government has made up its mind on issues such as Snavely, on issues such as the loss of position that CN is in in other areas where they should be compensated and generally to get more information on what the reality and equity of this position is.

[Translation]

Cela nous permet seulement de profiter au maximum des possibilités qui nous sont offertes, dans quelque région que ce soit du pays, pour exploiter un réseau de transport qui soit rentable.

Cela résume bien nos préoccupations sur ce qui pourrait se produire si une autre révision importante de la composition du capital était faite, à cause de la souplesse qui en résulterait. Cette souplesse serait très grande. Les chemins de fer n'auraient pas à se sortir progressivement de l'impasse où ils sont actuellement. Ils n'auraient pas à baser leurs dépenses sur des recettes prévues pour l'année suivante. Ce sont des projections de cinq ans et même si elles sont utiles, s'ils dépensent tout l'argent avec ou sans révision de la composition du capital, ils pourraient certainement revenir en demander. Lors des questions qui ont été posées, on se demandait si des recettes de 265 millions de dollars seraient dans cinq ans un chiffre réaliste. Compte tenu des considérations politiques, relations employeur-employés et autres, il est assez difficile de dire si ce chiffre représenterait un niveau de gains aussi élevé que prévu. Ce n'est pas que les chemins de fer ne devraient pas faire un profit raisonnable, mais il faut être réaliste et se demander si les choses se présenteront bien de cette façon.

Pour répondre à une question de M. McCain, qui demandait le 4 avril quelles seraient les répercussions possibles sur l'industrie du camionnage, M. Bandeen a répondu que les camionneurs s'en trouveraient mieux s'il y avait concurrence, ce que nous avons trouvé très intéressant. Il justifiait sa réponse en disant que le CN ne paie que 7 ou 8 p. 100 sur sa dette, alors que si la dette était convertie en actions et basée sur des dispositions de CTC pour le taux de rendement fondé sur le rendement du CP, en matière de capital ou d'actions, de 17 ou 18 p. 100, le CN aurait, selon cet argument, des frais plus élevés ou ses taux devraient être plus élevés pour obtenir ce bénéfice que ce ne serait le cas s'il était financé par une dette.

Il faut mentionner deux choses. Tout d'abord je ne sais pas quand les sociétés de chemins de fer, l'une ou l'autre, ont obtenu des bénéfices basés sur ce qu'ils sont censés devoir gagner. Deuxièmement, et le plus important peut-être, c'est que M. Bandeen ne raisonne pas logiquement et c'est pourquoi nous sommes inquiets. Il ne tient pas du tout compte du fait que la dette doit être remboursée. C'est peut-être une des raisons pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui, 7 ou 8 p. 100, c'est une chose, mais lorsqu'il faut rembourser le capital sur la dette, c'est autre chose. C'est le genre de justification... Je sais qu'il répondait à une question, mais quand même, nous sommes inquiets.

Pour ce qui est de nos recommandations dans notre mémoire, nous aurions pu dire: «éliminez-le, c'est un très mauvais bill». Ça serait peut-être bien, mais ce que nous aimerions voir, je pense, c'est que le bill ne soit pas adopté avant que le gouvernement ait décidé de ce qu'il ferait du rapport Snavely, et pris des décisions sur des problèmes comme la perte de la position du CN dans d'autres régions où il faudrait l'indemniser et en général obtenir plus de renseignements sur ce que serait l'actif et les revenus dans cette situation.

[Texte]

We would now recommend to the Committee that before proceeding, this bill should be referred to the Canadian Transport Commission to assess the financial and accounting implications, if you will, and we can all send accountants over to the CTC and let them hash that aspect of it out because the two previous CN recapitalizations interestingly enough followed royal commission reports. Those royal commissions were not based entirely on CN recapitalization by any means but they were recommendations made. It seems to me that there is enough doubt as to the facts and figures on the justification of this thing that that might not be a bad idea.

Whatever does happen, we feel very strongly, and my people are quite bitter about this, that the CN trucking empire which accounts for about 4 per cent to 5 per cent of the total revenues of the entire trucking industry in Canada, some \$3 billion plus and that is a very sizeable national network of trucking companies, but the CN's trucking fleets do not pay income tax because they are only a branch of the CNR. We would argue that whether this bill goes ahead or not something should be done so that in future CN's trucking empire will not be consolidated and that they will not only be a profit centre from the standpoint of the railway but will become a taxable profit centre.

What is happening is that because of CN's losses and their credits that will run at least until 1982 on loss, their trucking people that are competing directly with the rest of the trucking industry are not paying half their earnings in corporation tax and that is damned unfair competition. We would like to see something done on that in any respect.

Just one final point, Mr. Chairman, on our concern. We have had a major CN recap in 1952; that recap, according to people in transportation that have much more knowledge of history than I have, is what enabled the CNR clearly to become number one as a railway in this country because of the incredible expenditures they were able to enter into in equipment, putting down track and what have you.

Another major recap that is going to give them flexibility is going to do very much the same. We are concerned as to where they are going to spend the money. It is one thing to say they have to twin the track all the way from Edmonton through to the West Coast; we appreciate that. We also appreciate perhaps that there are more cars based on tonnage haul than for the CPR to be clamouring for support to do that kind of thing. Also we are concerned, based on history and some of it fairly recent history, that some of this flexibility will be used to buy up interline traffic and eliminate it from competition. Unfortunately, from our standpoint at least, there has been a tendency for that to happen and we do not think that is fair.

In the next decade, according to studies that have been done, there is going to be a demand for capital investment in transportation both in the private and public sector like never before at a time when capital is going to be scarce and the competition for capital is going to be very great. That applies to all modes of transport. With current economic uncertainties;

[Traduction]

Nous recommanderions maintenant au Comité qu'avant de donner suite au bill, il devrait être transmis à la Commission canadienne des transports pour évaluer les répercussions financières et comptables. Nous pouvons tous envoyer nos comptables à la CCT pour que soient étudiés les aspects financiers de la question; il est intéressant de remarquer que les deux révisions de la composition de capital du CN découlaient de rapports de commissions royales. Ces commissions royales ne portaient pas entièrement sur la révision du capital du CN, mais des recommandations furent faites à ce sujet. A mon avis, il y a suffisamment de doutes concernant les faits et les chiffres quant à la justification de cette révision pour dire que ce n'est pas là une mauvaise idée.

Quoi qu'il arrive, nous sommes fortement déçus, car l'empire de camionnage du CN retire de quatre à cinq pour 100 des recettes totales de toute l'industrie du camionnage au Canada, plus de 3 milliards, et il s'agit d'un réseau national très important de sociétés de camionnage, mais les entreprises de camionnage du CN n'ont pas à payer d'impôt car ils ne sont qu'une filiale du CN. Que ce bill soit adopté ou non, nous prétendons qu'il faut faire quelque chose afin qu'à l'avenir l'empire du camionnage du CN ne soit pas consolidé et qu'il ne soit pas seulement un centre de profit pour les chemins de fer mais qu'il devienne un centre de profit imposable.

Voilà ce qui arrive; à cause des pertes du CN et de ces crédits qui se perpétueront au moins jusqu'en 1982 pour les pertes, les responsables du camionnage qui concurrencent directement le reste de l'industrie du camionnage ne versent pas la moitié des bénéfices en impôts sur les sociétés et c'est une concurrence tout à fait injuste. Nous voulons que ça change.

Un dernier point, monsieur le président, nous avons eu une révision de la composition du capital importante en 1952; cette révision, selon les gens du transport qui en connaissent plus long que moi à ce sujet, a permis au CN de devenir le chef de file comme chemin de fer au pays, à cause des dépenses incroyables qu'ils ont pu porter au chapitre de l'équipement, à la pose des voies ferrées etc.

Une autre en révision de la composition du capital importante leur accorderait encore la souplesse de refaire exactement la même chose. Nous nous demandons où la société va dépenser l'argent. C'est très bien de dire qu'elle doit doubler la voie jusqu'à Edmonton, jusqu'à la côte-ouest; nous le comprenons. Nous comprenons également qu'étant donné qu'ils ont plus de wagons pour le transport d'un tonnage élevé que le CP, il faut qu'on les aide. Nous nous inquiétons également, à cause de nos expériences, qu'une partie de cette souplesse ne soit utilisée pour acheter le trafic entre lignes ferroviaires et éliminer ainsi la concurrence. Ce fut la tendance malheureusement par le passé et nous ne croyons pas que ce soit juste.

Au cours de la prochaine décennie, et selon les études qui ont été faites, il y aura une demande d'investissement un peu plus tôt dans le transport à la fois dans le secteur privé et dans le secteur public comme cela ne s'est jamais produit jusqu'à maintenant, alors que le capital sera rare et que la concurrence sera très grande pour l'obtenir. Cela s'appliquera à tous les

[Text]

with new constraints on transportation such as rapidly rising fuel costs, never mind shortages; with what is now a glut of labour on the market, within five or six years it is probably going to turn into a serious shortage of labour and particularly for labour-intensive service industries, there are very serious constraints.

We feel that in light of this it would be rather shortsighted to do anything that would discourage the private sector in terms of investment in the next 10 years and if C-17 passes, I think the clear signal is that the CNR can always come back to the well whenever they want to, and that carries with it some pretty clear and pretty serious competition impacts for the private sector of the transportation industry.

• 1605

I think with that summary, Mr. Chairman, that is all I have to say right now.

The Chairman: Thank you, Mr. MacLaren. The first questioner, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Mr. MacLaren, I think the Committee is grateful to you for your very comprehensive submission. You have obviously given it a lot of thought and you have certainly brought out a lot of points and opinions and statistical data which, I think, is going to be most helpful to the Committee in terms of its consideration of this piece of legislation.

Mr. MacLaren, you were quoting from a document there which you suggest is a document that was put out by CN. I wonder Mr. Chairman, whether copies of that might be made available to the Committee or whether we could not have it appended to the ...

The Chairman: I am sorry, Mr. Mazankowski, copies of what did you mention?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. MacLaren was quoting from a document. He was quoting from a CN memorandum, which provided some of the statistical data which he has based his submission upon. If it is a CN memorandum, I suspect the document would be quite accurate and, if that is so, I think it should be available to all members of the Committee, having regard to the fact that the basic thrust of his submission was based upon that document. I am wondering whether the document can be made available to the Committee or whether it might be appended to the proceedings.

The Chairman: We could do both.

Mr. Mazankowski: That would be just fine, Mr. Chairman.

Mr. MacLaren: I have half a dozen copies of that document with me. I can give them ...

Mr. Mazankowski: I hope you have them in French and in English.

Mr. MacLaren: I have not, I am afraid.

Mr. Mazankowski: Oh, that it very unfortunate because ...

[Translation]

modes de transport. Étant donné les incertitudes économiques actuelles, de nouvelles contraintes sur les modes de transport comme par exemple les coûts de l'essence qui montent rapidement, sans parler des pénuries, l'encombrement actuel de la main-d'œuvre sur le marché, il se peut que dans cinq ou six ans, il y ait une pénurie sérieuse de main-d'œuvre, et plus particulièrement dans les secteurs à forte concentration de main-d'œuvre. Il y a de très sérieux problèmes.

A la lumière de tout ceci, nous croyons qu'il faut éviter de faire quoi que ce soit qui pourrait décourager le secteur privé au chapitre des investissements pour les dix prochaines années. Si le Bill C-17 était adopté, cela voudrait dire que le CN peut toujours revenir s'approvisionner au puits lorsqu'il le désire. Cela aura des répercussions assez sérieuses quant à la concurrence pour le secteur privé de l'industrie des transports.

Voilà un sommaire, monsieur le président, c'est tout ce que j'ai à dire pour le moment.

Le président: Merci, monsieur MacLaren. Le premier sur ma liste est M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Monsieur MacLaren, je crois que le Comité vous est très reconnaissant de cet exposé très complet. Vous y avez évidemment porté beaucoup d'attention et vous avez aussi soulevé des points, des opinions et des données statistiques qui nous seront très utiles pour étudier le bill.

Monsieur MacLaren, vous citiez un document qui a été publié par le CN. Je me demande, monsieur le président, si nous ne pourrions pas avoir des copies de ce document ou s'il pourrait être annexé ...

Le président: Excusez-moi, monsieur Mazankowski, des copies de quoi?

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. MacLaren a cité un document. Il s'agit d'un mémoire du CN qui fournit des données statistiques sur lesquelles il se base dans son exposé. Il s'agit d'un mémoire du CN, j'imagine que ce document doit être très juste et qu'il pourrait être mis à la disposition des membres du Comité étant donné que l'exposé de M. MacLaren se fonde sur ces statistiques. Je me demande si le document pourrait être remis aux membres du Comité ou annexé au compte rendu.

Le président: Nous pourrions faire les deux.

M. Mazankowski: Ce serait très bien, monsieur le président.

M. MacLaren: J'ai ici une demi-douzaine d'exemplaires, je peux les distribuer ...

M. Mazankowski: J'espère qu'ils sont en anglais et en français.

M. MacLaren: J'ai bien peur que non.

M. Mazankowski: C'est dommage car ...

[Texte]

The Chairman: All right, then we will have it distributed as soon as we have it; otherwise we will never get the printing of the proceedings. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. MacLaren, to sum up your view on behalf of the Canadian Trucking Association, you look at this piece of legislation as a major bonanza, I take it, to the CNR which in your view would distort the competitive balance in the transportation sector. Am I correct in assuming that?

Mr. MacLaren: Yes; generally, yes.

Mr. Mazankowski: Could I ask you then whether CN have indicated that it would be of major benefit to them as a corporation engaged in the transportation industry? Could you tell the Committee whether you consider that the passage of this bill would in any way, shape or form benefit the public of Canada? I think, as members of the Parliament of Canada, we naturally have to consider that as being of paramount importance whatever legislation we pass. I think it should, for all intents and purposes, have some advantage and some benefit to the people of Canada. Do you consider that the passage of this bill would achieve that? And, if so, in what area?

Mr. MacLaren: That is a very difficult and complexe question for this reason: the CNR is, as you know, the largest Canadian railway; they are into other aspects of transportation and it is essential that the CNR remain a viable transportation undertaking. But, at the same time, we are into that inevitable dilemma of mixed ownership of transportation.

Now our concern is certainly one, if you want, of a selfish nature in a way, but that concern is based on the fact that my people have to go out and fight to earn a buck, and then they have to put that buck back into the business as evidenced by the fact that, according to Statistics Canada data, two thirds of owner equity in the for-hire trucking industry is from retained earnings. So the thirteen thousand or so for-hire truckers across this country have gone from nowhere in 30 years to the point where they account for something like 42 per cent of total freight revenue earnings for all modes including pipeline. They have had to earn their way. They borrow; they repay; and they know what a buck's worth of capital is.

• 1610

Mr. Mazankowski: Do you think that a nationally integrated transportation entity like CN needs this sort of break, to call it a break, to expand, modernize and streamline its equipment, its basic infrastructure? Are we at that point in time, given the fact that we need a very large infusion of capital to meet the challenges of the next decade and on into the twenty-first century? Do you consider it is important that the people of Canada get behind a Crown corporation such as this bill does in order that they may achieve that?

Mr. MacLaren: I do not think it should be done in an unfair manner that tends to sink the private sector because you still have, I would suggest, in the surface transportation the majori-

[Traduction]

Le président: Très bien, nous allons les faire distribuer aussitôt que nous les aurons, autrement cela risque de retarder l'impression du compte rendu. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur MacLaren, pour résumer les vues que vous avez exprimées au nom de l'Association canadienne du camionnage, vous considérez cette législation comme un très bon filon pour le CN, ce qui à votre avis, pourrait porter atteinte à la concurrence dans le secteur du transport. Ai-je raison de penser cela?

M. MacLaren: De façon générale, oui.

M. Mazankowski: Puis-je vous demander si les membres du CN ont indiqué s'il s'agissait là d'un avantage important pour eux en tant que société faisant partie de l'industrie du transport? Pourriez-vous nous dire si l'adoption du bill pourrait d'une façon ou d'une autre, à votre avis, profiter au public canadien? En tant que député, je crois que nous devons voir cet aspect comme étant d'une importance capitale quelle que soit la loi que nous adoptions. A toutes fins pratiques, il faudrait qu'il y ait des avantages, des bénéfices pour les Canadiens. Croyez-vous que l'adoption du bill puisse faire cela? Dans l'affirmative, dans quel secteur?

M. MacLaren: C'est une question très difficile et très complexe pour cette raison: le CN est, comme vous le savez, la société de chemins de fer la plus importante au Canada. Il y a d'autres aspects dans le transport et il est essentiel que le CN demeure une entreprise de transport rentable. En même temps, nous faisons face au dilemme inévitable de la propriété mixte du transport.

Nos attitudes sont peut-être de nature égoïste, d'une façon, mais elles sont fondées sur le fait que les gens doivent travailler et gagner leurs dollars, qu'ils doivent ensuite réinvestir ces dollars dans leurs entreprises comme le montrent bien les données de Statistiques Canada, les deux tiers de l'avoir du propriétaire dans l'industrie du camionnage artisan sont des bénéfices réinvestis. Par conséquent, les 13,000 camionneurs artisans au pays sont partis de zéro il y a trente ans pour atteindre le point où ils en sont actuellement, où quelque 42 p. 100 du total des gains proviennent des recettes de fret pour tous les modes de transport y compris le pipe-line. Il a fallu qu'ils trouvent le moyen d'y arriver. Ils empruntent, ils remboursent, ils savent très bien ce qu'est la valeur d'un dollar en capital.

M. Mazankowski: Croyez-vous qu'une entité de transport intégrée nationale comme le CN ait besoin de cet avantage pour s'agrandir, de se moderniser, améliorer son équipement, son infrastructure de base? En sommes-nous arrivés à ce point, étant donné que nous avons besoin d'une injection importante de capitaux pour répondre au déficit de la prochaine décennie pour entrer dans le 21^{ème} siècle? Croyez-vous que cela soit important pour les Canadiens de soutenir une société de la Couronne comme celle-ci, comme le prévoit le bill afin qu'elle puisse se réaliser?

M. MacLaren: Cela ne devrait pas être fait d'une façon injuste, de façon à écarter le secteur privé, car vous avez toujours pour le transport de surface la majorité des investisse-

[Text]

ty of the investment in the private sector. I do not pretend to be a railway man, and certainly not a financial man, but the CN says it needs a return of better than 7 or 8 per cent. Okay, I can understand that. So do we, but maybe the best way to explain it is this way. If somebody said, "I am going to give you \$1 million. How would you like it, all at once or \$100,000 a year?" Well, I am darn sure when the 10 years was up if they had given me the \$1 million in one shot I would have spent it in a different way than if I had got \$100,000 a year. I am positive that, and I think you can understand what I am trying to say.

We would like to see some relationship, the discipline if you will, of having to sweat for and earn that capital. You are a hell of a lot more prudent in your decisions in setting your priorities on investment if your money comes that way than if it is back to the till and we will write off another \$700 million or \$800 million worth of debt, and if it happens again and we are not lucky and our earnings are not what we project, or if labour comes along and takes too much of it, or what, we can always come back again.

Mr. Mazankowski: I have a number of questions. I know that some of these questions require long answers, but I want to get down to something about your organization. Both railways, as you have indicated, are engaged in the trucking industry. Are their interests represented in your company, as far as the trucking interest is concerned?

Mr. MacLaren: Yes. We are a federation of seven provincial and regional trucking associations. Both CN and CP truckers belong to those regional and provincial trucking associations. Indeed today on my desk something arrived from a senior CN trucking officer with respect to a problem they are having over the application of the exemption from the special excise tax on gasoline. So we do work for them, both of them. They are members in good standing of our provincial trucking associations, both of them.

Mr. Mazankowski: You indicated earlier that CN accounts for 4 to 5 per cent of the intercity for-hire trucking take.

Mr. MacLaren: Yes. The CTC came up with some figures in a case a few years ago. Between them the two railways account for about 10 per cent of the revenue.

Mr. Mazankowski: Between them, I see. So in other words then, you are really here representing the independent truckers but you are really representing the CP and the CN trucking subsidiaries as well.

Mr. MacLaren: I would not want to go so far as to say that I am actually sitting here representing the CN trucking subsidiaries. I am sure they would be rather surprised if I were to make such a statement.

[Translation]

ments dans le secteur privé. Je ne prétends pas être un expert en chemins de fer et certainement pas un financier, mais le CN déclare qu'il a besoin d'un taux de rendement meilleur que 7 ou 8 p. 100. Très bien, je le comprends. Mais nous aussi. La meilleure façon peut-être de l'expliquer ce serait comme ceci: si quelqu'un vous dit: «Je vais vous donner un million. Comment le voulez-vous, tout d'un coup ou \$100,000 par année?» Je suis certain que lorsque les 10 seront écoulés, si on m'a donné un million d'un seul coup, je l'aurai dépensé de façon différente que si j'avais reçu \$100,000 par année. J'en suis certain et je crois que vous allez comprendre que j'essaie de dire.

Nous voudrions qu'il y ait des rapports, une discipline si vous voulez, qu'il faille travailler pour gagner ce capital. Vous êtes certainement beaucoup plus prudents dans vos décisions, dans l'établissement de vos priorités en matière d'investissement, si l'argent vous vient de cette façon, qu'au lieu de l'avoir dans une réserve et pouvoir annuler un autre 700 ou 800 millions de dettes, si cela se produisait de nouveau, si nous étions malchanceux et que nos profits étaient moindres que prévu ou si la main-d'œuvre en prenait un trop grande partie, nous pourrions quand même revenir se réapprovisionner.

M. Mazankowski: J'ai encore un certain nombre de questions à poser. Je sais que certaines nécessitent une réponse assez longue, mais je voudrais revenir à votre organisation. Les deux chemins de fer comme vous l'avez mentionné sont engagées dans l'industrie du camionnage. Leurs intérêts sont-ils représentés dans votre société, en tant qu'intérêts pour le camionnage?

M. MacLaren: Oui. Nous sommes une fédération de sept associations provinciales et régionales du camionnage. Les camionneurs du CN et du CP appartiennent à ces associations provinciales et régionales de camionnage. J'avais sur mon pupitre aujourd'hui une communication d'un haut fonctionnaire du camionnage du CN au sujet d'un problème qu'ils ont pour l'application d'une exemption de la taxe d'accise spéciale sur l'essence. En conséquence, nous travaillons avec eux, avec les deux sociétés de chemins de fer. Ce sont des membres en bonne et due forme de nos associations provinciales du camionnage.

M. Mazankowski: Vous avez dit plus tôt que le CN représente de 4 à 5 p. 100 de l'industrie du camionnage artisan entre villes.

M. MacLaren: Oui. La CCT a fourni ces chiffres il y a quelques années. Les deux chemins de fer se partagent environ 10 p. 100 des recettes.

M. Mazankowski: Entre les deux, je vois. Autrement dit, vous représentez ici des camionneurs indépendants mais également les filiales du camionnage et du CN et du CP.

M. MacLaren: Je ne dirais pas que je suis ici pour représenter les filiales de camionnage du CN. Je suis certain qu'ils seraient aussi surpris que moi si je faisais une telle déclaration.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Have you had any direct contact with the CP trucking subsidiary with respect to the impact of this bill?

Mr. MacLaren: No.

Mr. Mazankowski: None whatsoever? You are basically concerned about the impact on the competitive balance that now exists. Why do you think a company like CPR which is in direct competition with the CNR would not be before this Committee voicing the same concerns that you are in fact expressing? We have heard nothing from them. At least I have not, and I am not sure I am speaking on behalf of all the members here.

Mr. MacLaren: Let me put it this way, I am a bit surprised and disappointed that CPR is not here. We are, as truckers, in direct competition to CNR in many major commodity movements. There is significant rail-truck competition in this country. It may not be the bulk of the traffic, and the truckers may have virtually all the short haul, but on long haul there is significant direct competition.

Why the CPR are not here, I have no idea. I could speculate, but I have no direct idea.

Mr. Mazankowski: Would you speculate aloud?

• 1615

Mr. MacLaren: Well, I do not know that I should. I know they are concerned about this, because we have talked to CPR in the past.

Mr. Mazankowski: If they are concerned they surely should be before the Committee.

Mr. MacLaren: I cannot answer that. Maybe the budget had something to do with it. I have no idea.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, there have been suggestions in the past that there was discrimination in rates between the piggyback rate offered to railroad-owned truck companies and independent companies, if I might use that other term. Have you had any case of this brought up for consideration by your association, and can that be substantiated or is it mythical?

Mr. MacLaren: On piggyback or containers?

Mr. McCain: Piggyback.

Mr. MacLaren: Under the MacPherson report one of the *quid pro quo's*, if you will, which MacPherson put forward for allowing the railways into trucking at all, because back in the sixties there was an argument whether we should follow the Americans and keep the railways out of trucking entirely to promote intermodal competition—MacPherson said, "Let them in", but in terms of the common service, intermodal service, piggyback, the railways must give the independent truckers the same terms and conditions that they give their own trucks under Plan II, Plan I versus Plan II.

[Traduction]

M. Mazankowski: Est-ce que vous avez eu des contacts avec la filiale du camionnage du CP concernant les répercussions du bill?

M. MacLaren: Non.

M. Mazankowski: Pas du tout? Vous vous inquiétez surtout des répercussions sur l'équilibre concurrentiel qui existe actuellement. Pourquoi croyez-vous qu'une société comme le CP qui est en concurrence directe avec le CN ne vienne pas au comité exprimer les mêmes inquiétudes que vous avez? Nous n'avons pas entendu parler d'eux. Pas moi du moins, peut-être mes collègues en ont-ils eu des échos.

M. MacLaren: Disons que je suis un peu surpris et déçu que le CP ne soit pas ici. En tant que camionneur, nous sommes en concurrence directe avec le CN dans le transport de beaucoup de produits importants. Il y a une concurrence importante entre le train et le camion au pays. Peut-être pas pour l'ensemble du trafic, car les camionneurs ont peut-être les courtes distances, mais sur les longues distances, il y a une concurrence directe importante.

Pourquoi le CP n'est pas ici, je n'en n'ai pas la moindre idée. Je pourrais spéculer, mais je ne sais vraiment pas.

M. Mazankowski: Voulez-vous spéculer à haute voix?

M. MacLaren: Je n'ose pas. Je sais que le CP se préoccupe de cette question, j'en ai parlé avec ses représentants dans le passé.

M. Mazankowski: Si le CP s'en préoccupe, ses représentants devraient venir devant le Comité.

M. MacLaren: Je ne pourrais répondre à cette question. Peut-être le budget a-t-il un rôle à jouer à ce propos. Je n'en ai aucune idée.

Le président: Monsieur Mazankowski, je vous remercie. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, on a déjà laissé entendre que les tarifs rail-route n'étaient pas les mêmes selon qu'il s'agissait d'une société de camionnage filiale d'une société ferroviaire et d'une société de camionnage indépendante. Avez-vous déjà entendu parler de cas de la sorte; est-ce que cela peut être prouvé ou s'agit-il d'un mythe?

M. MacLaren: Vous parlez des services rail-route ou des services de transport de conteneurs?

M. McCain: Les services rail-route.

M. MacLaren: Pendant les années soixante, on se demandait s'il fallait faire comme les Américains, c'est-à-dire faire une séparation nette entre les sociétés ferroviaires et les sociétés de camionnage afin de favoriser la concurrence entre ces deux modes de transport. Dans le rapport Macpherson, on a proposé de mettre un terme à cette situation mais à condition, pour ce qui est des services rail-route, que les sociétés de chemins de fer appliquent aux sociétés de camionnage indépendantes les mêmes conditions qu'elles appliquent à leur propre société de camionnage en vertu du Plan II.

[Text]

Generally speaking, in terms of piggyback, I think the railways have been reasonable on that score. We do have problems in very particular areas. For example, maybe you will not get piggyback service introduced or loading ramps where the common carrier trucker might want them. Maybe piggyback service will only be available in areas that are convenient to the railways.

We have had a dispute with them in containerization, where you take a container and you latch it on to a truck frame and virtually it becomes a trailer; you could not tell it on the highway from a trailer. The railways say that is a container and we will not let you haul it at a piggyback rate, that kind of thing. We have not resolved that one and the railways have a problem on that one, too, with respect to balance of traffic.

But there is so much going on there. I do not know, in the period I have been with the trucking industry and that is 10 years now, of any major confrontation over piggyback per se in terms of rate discrimination, because they are not supposed to do that and we probably could do something about it if we found out that it was happening.

Mr. McCain: I believe the first entrance of the rails, CP or CN, into the trucking industry was when the CP bought Smith. Is that correct? The first major entrance.

Mr. MacLaren: Yes, I guess that is right. Smith was the first big bite. That was before my time but I think that is probably right.

Mr. McCain: About when was that, do you know?

Mr. MacLaren: Oh boy! The late fifties, early sixties.

Mr. McCain: At that time I believe there were some rather serious charges that there very definitely was discrimination on piggyback rates for Smith and piggyback rates for members of your association other than Smith.

Mr. MacLaren: That could be true; I honestly cannot comment on that. But as of the MacPherson Commission and the National Transportation Act of 1967, which is about the time I came on the scene, as a result of MacPherson's admonition about equal treatment, fair treatment, there has not been discrimination on piggyback per se since then, that I am aware of, in any major way.

Mr. McCain: You feel that if this bill were passed—Excuse me, I would like to follow it just a little further.

Is your association really interested in piggyback or are they mainly interested in the road, and would you actually have pursued this subject to the point that you would really know for sure whether or not there is discrimination in rate or service by the parent of the trucking organizations owned by rail?

Mr. MacLaren: Oh, sure. I am darned sure I would know about it if there were a serious problem. For example, there

[Translation]

Pour ce qui est des services rail-route, je pense que les sociétés de chemins de fer se sont conduites de façon satisfaisante. Il y a cependant des problèmes dans certains cas particuliers. Par exemple, parfois il n'y aura pas de services rail-route ou de rampes de chargement là où l'entrepreneur indépendant le voudrait. Parfois, les services rail-route n'existent que dans les endroits où cela est pratique pour les sociétés de chemins de fer.

Nous avons eu un conflit avec les sociétés de chemins de fer à propos de conteneurs. On met un conteneur sur un camion et, à la limite, sur une route, on ne peut faire la différence avec un semi-remorque. Pour les sociétés de chemins de fer, il s'agit d'un conteneur et elles refusent de nous faire bénéficier des tarifs rail-route et ainsi de suite. Le problème n'est pas résolu et d'ailleurs, les sociétés de chemins de fer ont des difficultés à ce propos en ce qui concerne le trafic.

Cependant, voici 10 ans maintenant que je suis dans le domaine du camionnage et je n'ai jamais eu connaissance de conflit important en ce qui concerne le tarif des services rail-route. Les sociétés de chemins de fer ne sont pas censées faire de discrimination et, si jamais elles en faisaient, nous pourrions probablement prendre des mesures.

M. McCain: C'est quand le CP a acheté la société Smith Transport que les sociétés de chemins de fer se sont lancées dans le domaine du camionnage. Est-ce bien exact?

M. MacLaren: Oui, je pense que c'est exact. C'est la société Smith qui a été la première. Je n'étais pas encore là à cette époque, mais je pense que c'est exact.

M. McCain: Savez-vous quand cela s'est passé?

M. MacLaren: Oh! la la! A la fin des années cinquante ou au début des années soixante.

M. McCain: Je pense qu'à cette époque on parlait de discrimination en matière de tarifs rail-route. Les tarifs rail-route pour la société Smith n'étaient pas les mêmes que pour les membres de votre association.

M. MacLaren: Peut-être est-ce vrai; en toute honnêteté je ne pourrais faire de commentaires à ce propos. Cependant, depuis la publication du rapport de la Commission MacPherson et la promulgation de la Loi nationale sur les transports en 1967, ce qui est à peu près l'époque où je suis entré dans ce domaine, et du fait que le rapport MacPherson insistait pour que tout le monde bénéficie du même traitement, d'un traitement juste, je ne pense pas qu'il y ait eu de discrimination en matière de tarifs rail-route.

M. McCain: Vous pensez que, si le bill est adopté... je vous prie de m'excuser; j'aimerais d'autres précisions à propos de ce que nous disions.

Est-ce que votre association s'intéresse véritablement au système rail-route ou bien ne s'intéresse-t-elle qu'aux services routiers? De toute façon, je pense que vous auriez cherché à savoir si oui ou non les sociétés de chemins de fer font des distinctions en matière de tarifs rail-route entre leur filiale dans le domaine du camionnage et les transporteurs indépendants?

M. MacLaren: Bien sûr. S'il y avait des problèmes graves, je serais au courant. Par exemple, il y a eu des problèmes graves

[Texte]

have been serious problems with that we call discrimination in handling containers and I certainly know about it, because my people are right down my neck, as they should be, on that kind of thing where there is a problem.

I do not say that the railways run their piggyback service exactly the way all the truckers would like them to. There are problems. There are problems with piggyback service, constraints based on volume, constraints based on the time the big trains leave; maybe our people would like to see them leave at different times or some of our people would like to see them leave certain origins to certain destinations at certain times. There are problems with piggyback on short and medium haul now which are not necessarily the railway's fault. There are always problems, but I cannot honestly say that I am aware—and I am sure I would be aware—of any major concern in respect of discrimination per se. That does not mean that every time a trucker says: "I would like you to pick up my trailers here", and the railway would reply "I am sorry, we cannot do that. There is not enough volume or something.", that there is not a disagreement, but I do not think that is discrimination.

• 1620

Mr. McCain: All right.

You fear that if this bill were to go through, it would give the CNR an opportunity to have input into its trucking structures which the private enterprise system cannot compete with. You anticipate serious troubles in competition.

Mr. MacLaren: That is one aspect. They would have the financial flexibility to bury both the CPR and the truckers in new equipment if they wanted to. Perhaps an even greater concern, because it relates to something that we thought we had perceived fairly recently, is that there is a tendency to go out and try to buy up the interline business to eliminate competition.

Mr. McCain: Could you give me an example of this, please?

Mr. MacLaren: Their purchase of Cast Shipping and through Cast, they attempted to get control of Manchester. You know, that would have tied up container trade into Montreal from Northern Europe pretty well in the hands of CNR. I drove from Montreal the other day and I must have seen about one dozen, maybe eight or nine Manchester containers being hauled one way or another by truck. In one case, the same trucking company was involved twice, but the rest of them were all different kinds of truckers. The concern is that they would, particularly with containerization, go to a system approach and CN has even talked about this in the past. I do not know whether it is a current plan of theirs, but they have even talked about this, that the container is the way for the future domestically as well as over the ocean.

You know, you start buying up shipping companies. You try to do a deal, maybe with the Japanese container lines exclusive use, and the reason you do it may be quite legitimate, it is to get the volume and to get the guaranteed two-way movement, but from the standpoint of people's competing with you who are little guys relatively speaking, whom I represent, it cuts out

[Traduction]

en ce sens qu'il y a eu discrimination en ce qui concerne la manutention des conteneurs. Je suis tout à fait au courant de la situation parce que les membres de l'association ne tardent jamais à m'informer quand il y a des problèmes, et c'est ce qu'ils doivent faire.

Je ne dis pas cependant que les services rail-route fournis par les sociétés de chemins de fer sont exactement comme les sociétés de camionnage le voudraient. Il y a des problèmes. Il y a des contraintes en matière de volume, en matière d'heures de départ des trains; nos membres préféreraient peut-être que les horaires soient établis différemment, qu'on apporte des modifications en matière de gares d'origine et de gares de destination dans certains cas. Le service rail-route pose actuellement des problèmes pour les courtes et moyennes distances, mais cela n'est pas nécessairement la faute des chemins de fer. Il y aura toujours des problèmes et honnêtement, s'il y avait un cas grave de discrimination, je crois que je serais au courant. Cela ne signifie pas qu'il faille parler de discrimination chaque fois que les chemins de fer refusent de charger un camion, en invoquant que le volume à transporter n'est pas assez important, etc. Ce n'est pas parce qu'il n'y a pas d'accord que l'on peut parler de discrimination.

M. McCain: En effet.

Si ce bill était adopté, vous pensez qu'il permettrait au CN d'intervenir au niveau du transport par camion, de sorte que l'entreprise privée ne puisse plus lui faire concurrence. Cela risque de poser de graves problèmes de concurrence.

M. MacLaren: C'est un aspect de la question. Financièrement, le CN pourrait, s'il le voulait, éliminer le CP et les camionneurs en les écrasant par son nouvel équipement. Ce qui est encore plus grave, car il s'agit d'un phénomène que nous avons perçu récemment, c'est qu'il a tendance à racheter toutes les entreprises inter-lignes afin d'éliminer la concurrence.

M. McCain: Pourriez-vous nous donner un exemple?

M. MacLaren: Ils ont acheté la société Cast Shipping afin de contrôler le trafic de Manchester. Vous savez, cela signifie que tout le commerce de conteneurs à Montréal en provenance de l'Europe du Nord se trouverait entre les mains du CN. Je suis venu de Montréal par la route l'autre jour, et j'ai vu une douzaine, sinon 8 ou 9 conteneurs de Manchester, transportés par camion. J'ai croisé deux camions de la même société de camionnage, tandis que les autres appartenaient à diverses firmes. L'utilisation de plus en plus répandue des conteneurs risque d'être généralisée et le CN a déjà envisagé cette possibilité. Je ne sais pas s'il s'agit d'un projet réel, mais ils ont déjà parlé de cela, et ont affirmé que les conteneurs étaient la solution de l'avenir, sur le plan intérieur comme international.

Vous commencez par racheter des firmes d'expédition. Vous essayez de faire affaire avec les Japonais, en utilisant exclusivement un système de conteneurs. Vos raisons d'agir ainsi sont peut-être très légitimes: vous voulez accroître le volume des marchandises transportées et garantir un trafic bilatéral. Mais cela signifie que vous refusez à vos concurrents de moindre

[Text]

business that you could compete for when you get that kind of exclusive tie-in. That is one area of the concern we have.

Mr. McCain: Do you find that in some areas of Canada the rail is more competitive with you than others? Do you find competition tougher from rails in some areas than in others? For instance, the rates have risen in some areas of Canada much more percentage-wise than in others.

Mr. MacLaren: I am not a rate expert, but let me say that, generally speaking, it is in the long haul, the interprovincial long haul. You see, the average truck for hire-truck haul is only now about 150 miles to 200 miles and the truckers have practically all that short-haul business because the practicality of using the railways, of loading up a boxcar, of bringing the train together, of taking it 200 miles, breaking it up and distributing it, the quality of service is so low in terms of timing—and it is not the railways' fault, they do not have the flexibility of the truck—they are virtually out of short-haul transportation for most purposes. In long haul there is very real, and in some areas, even growing competition.

Let me give you an example from your area. Despite the fact that there is a constant demand to introduce new refrigerated boxcars to haul potatoes—and I understand it is going to happen, even though there was not apparently a shortage this winter—my people tell me, as late as today, that their share of moving the potato crop from down East to Central Canada this year has gone up significantly. Why? Because apparently the food distributors prefer the certain quality of service factor that trucks can give them. Trucks in the last two or three years have become a significant long-haul competitor from British Columbia to Central Canada for apples. We have about one half of the refrigerated meat from the Prairies to Central Canada, and truckers now are getting more and more into the movement of pulp and paper because, as the cost of newsprint goes up, newspapers want to cut their inventory so they can pay more and they get better terms of delivery, faster service with truck, so truckers are becoming more competitive there. There are other areas where the railways are terribly efficient. We cannot touch them on major movements of bulk commodities at all.

I cannot answer your question in terms of region. I think the truckers in the Atlantic Region, since they received the Atlantic Trade Assistance subsidy have done wonders. That industry has come up off its knees. They are now major competitors to rail. I have seen figures that indicated in the first four years of that change to equal treatment that the railways went from something like 38 or 40 per cent of their rates that were considered competitive rates to well over 80 per cent of them that are considered competitive rates now. So there has been an effect there. That does not mean costs are going down because transportation is highly labour intensive industry, and

[Translation]

importance et dont je suis le représentant, toute possibilité de concurrence. C'est une de nos préoccupations.

M. McCain: Y a-t-il des régions du Canada où la concurrence avec les chemins de fer est plus sérieuse qu'ailleurs? Par exemple, en termes de pourcentage, les augmentations tarifaires ont été plus élevées dans certaines parties du Canada que dans les autres?

M. MacLaren: Je ne suis pas un spécialiste des questions tarifaires, mais, de façon générale, cela est vrai du transport sur longue distance, du transport interprovincial. Les camionneurs ont pratiquement le monopole de toutes les activités de transport sur courte distance, c'est-à-dire sur 150 à 200 milles, pour une question de rapidité. En effet, utiliser le chemin de fer pour une distance de 200 milles exige le chargement du wagon, l'assemblage du train, la répartition et la distribution des marchandises transportées. Tous ces services prennent beaucoup de temps, et ce n'est pas la faute des chemins de fer, mais il faut reconnaître que le camionnage est beaucoup plus pratique pour les courtes distances. La concurrence s'avère extrêmement sérieuse, et elle l'est de plus en plus, pour ce qui est du camionnage sur longue distance.

J'aimerais vous donner un exemple qui se situe dans votre région. Bien que l'on réclame de façon constante l'introduction de nouveaux wagons réfrigérés pour transporter les pommes de terre, ce qui va je crois finalement se faire, bien qu'il n'y ait pas eu pénurie cet hiver, on m'a encore dit hier que le coût de transport des pommes de terre de l'Est du Canada vers le centre avait sensiblement augmenté cette année. Pourquoi? Pour la bonne raison que les distributeurs de produits alimentaires préfèrent apparemment la qualité des services que leur offre le transport par camion. Au cours des deux ou trois dernières années, les camions sont devenus des concurrents importants pour le transport sur longue distance des pommes de la Colombie-Britannique jusqu'au Canada central. Nous transportons environ la moitié de la viande congelée expédiée des Prairies vers le Canada central de même que l'on utilise de plus en plus les camions pour le transport de la pâte à papier. En effet, étant donné que le coût du papier journal ne cesse d'augmenter, les propriétaires de journaux veulent réduire leur inventaire afin de pouvoir payer davantage et obtenir des services de livraison meilleurs et plus rapides. Le camionnage devient donc une activité extrêmement compétitive. Les chemins de fer sont extrêmement efficaces dans de nombreux autres domaines. Nous n'avons pas l'intention d'y toucher. Par exemple, nous ne pouvons pas leur faire concurrence pour le transport des marchandises en vrac.

Je ne peux pas répondre à votre question sur les différences régionales. Je crois que les camionneurs de la région Atlantique font des miracles depuis qu'ils bénéficient des subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique. On peut dire que cette industrie a véritablement décollé. Ils sont maintenant les principaux concurrents des chemins de fer. Certains chiffres indiquent qu'au cours des 4 premières années qui ont fait suite à la décision d'un traitement égal, le pourcentage de ce que l'on considérait comme étant des tarifs concurrentiels de la part des chemins de fer est passé de 38 ou 40 p. 100 à plus de 80 p. 100. C'est donc là un résultat positif. Cela

[Texte]

equipment and fuel costs are going up. Like everyone else's costs, transportation costs are going in only one direction.

• 1625

The Chairman: Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman. Mr. MacLaren, it seems to me the passage of this bill is a major intrusion into the private sector that we certainly have to be very cautious about and be cognizant of really what is happening.

I would like to deal with the debt equity ratio of the trucking industry. But first of all, I wonder if you could tell me just what effect the metric system has had on the trucking industry, if any, because it has certainly added to the cost of doing business in the country. Certainly in the grain industry it has increased cost because of having to change scales and what have you. I am wondering just what effect this has had on the trucking industry.

Mr. MacLaren: Not too great an effect as of now. We expect significant impacts to start hitting us later this year because we are only now coming to the point of actually getting into conversion of equipment.

The biggest problem that we foresee is the co-ordination of metricating tariffs, when will the railways metricate their tariffs and when do we metricate ours? Then a really serious problem arises vis-à-vis international traffic. Trucks account for nearly half the value of Canadian exports in the United States now, excluding pipeline. Our guys are going to have a real problem when it comes to export. We will have to use conversion tables because presumably the Canadian shipper is going to be metric and the U.S. guy may not. He may say go away if you try to hand him a metricated waybill or something.

We are now working with the Metric Commission and shipper groups on metric tables and conversion and timing, trying to co-ordinate the thing. It is one of those things that is happening to us. I do not know that I will survive it. I know one thing, I have enjoyed the last two winters more than any other because I cannot tell what the temperature is, what they say over the radio, till I get outside. But that is only a personal observation. It has not hit us yet. The impact has not hit us.

Mr. Towers: When do you expect this to hit the industry? Have you any idea? I understand that the railway industry has suggested that they will not be prepared to move in that direction until at least 1981.

Mr. MacLaren: We may do the same thing on tariffs, and at least international tariffs. We may do the same thing. What is going to dictate how fast we go metric in handling freight will be—we have already gone metric on the highway, right? We have survived that, and the manufacturers have made metric decals available on their equipment.

[Traduction]

ne signifie pas que les coûts vont diminuer, car l'industrie des transports emploie une main-d'œuvre importante et utilise beaucoup d'équipement. D'autre part, les coûts du combustible ont augmenté. La tendance des coûts de transport est à la hausse comme tous les autres coûts.

Le président: Monsieur Towers.

M. Towers: Merci, monsieur le président. Monsieur MacLaren, ce projet de loi constitue pour moi une ingérence grave dans le secteur privé: nous devons donc faire preuve de prudence et ne rien perdre de vue de ce qui se passe.

Je voudrais aborder la question du ratio d'endettement de l'industrie du camionnage. Mais tout d'abord, vous pourriez peut-être nous dire quelles ont été les conséquences de l'introduction du système métrique dans l'industrie du camionnage, mesure qui a certainement provoqué une augmentation des coûts. Dans le cas de l'industrie céréalière, il a fallu modifier les balances, etc., ce qui a augmenté les coûts. Je me demande quelle a été l'incidence de cette mesure pour l'industrie du camionnage.

M. MacLaren: Jusqu'à présent, cette mesure n'a pas eu beaucoup d'effets. Nous pensons que nous les ressentirons plus tard au cours de l'année, car nous venons à peine de commencer à modifier notre matériel.

La conversion au système métrique de tous les tarifs posera sans doute un problème important de coordination, dès que les chemins de fer et nous-mêmes appliquerons des tarifs métriques. Cela pose également un problème grave au niveau du trafic international. Environ la moitié des biens exportés du Canada vers les États-Unis, si on ne tient pas compte des pipe-lines, sont transportés par camions. L'exportation nous pose donc certaines difficultés. Nous devons utiliser des tables de conversion car les Canadiens utiliseront le système métrique, mais pas les Américains, qui risquent de repousser les bordereaux d'expédition exprimés en unités métriques.

Nous sommes en train d'élaborer des tables métriques et des tables de conversion en collaboration avec la Commission du système métrique ainsi qu'avec des groupes d'expéditeurs. Nous nous efforçons par ailleurs de tout coordonner et de fixer un échéancier. Voilà ce que nous devons faire. Je ne sais pas si je survivrai. Je sais au moins une chose: j'ai beaucoup plus profité des deux derniers hivers car j'ignorais la température. Les indications météorologiques de la radio ne me disaient rien tant que je n'étais pas sorti. Mais ce n'est qu'une remarque personnelle. Nous n'avons pas encore été touchés par cette mesure.

M. Towers: Quand pensez-vous que cette mesure affectera l'industrie? Avez-vous une idée? Je crois savoir que l'industrie des chemins de fer a indiqué qu'elle ne serait pas prête à se convertir au système métrique avant au moins 1981.

M. MacLaren: La même question se pose pour les tarifs internationaux. Nous avons déjà adopté les kilomètres pour la signalisation routière. Nous avons donc survécu à cela et les fabricants de matériel ont prévu des collants d'équivalences métriques.

[Text]

Manufacturers are going metric on their equipment specs. There will be problems there for tools for mechanics and people like that. But it is not an area where there has been a great haul yet. The real problem is going to be on tariff conversion. We will have to go when the manufacturers go. You are a trucker and you deal with a major shipper. When he says he wants to ship metrically and bill metrically, then you his carrier will have to go metric and we have got to be ready for that.

Mr. Towers: Is that going to be your responsibility to deal with the U.S. counterpart, or do you see the manufacturing industry having to accept that responsibility?

Mr. MacLaren: We are not quite sure how that is going to work out. The Americans are, as you know, well behind us.

Mr. Towers: They are not really interested in moving.

Mr. MacLaren: Well, that is another problem. But we have to. If a Canadian shipper is metric and he ships with a bill of lading, a waybill that is in metric form, with metric quantities and stuff, somebody may have to do a conversion to show the consignee in the States exactly what he is getting and how much.

• 1630

I do not know what the problems are there. Some American industries have gone metric. For instance, I understand, Fisher Body of General Motors will only deal in metric now with all their suppliers. So it is happening in industries in the United States already and people seem to be surviving.

Mr. Towers: With regard to the debt-equity ratio, do you have the figures on that or do you have to rely on . . .

Mr. MacLaren: For trucking?

Mr. Towers: Yes, your trucking industry.

Mr. MacLaren: All I have is an industry average from Statistics Canada surveys and the debt ratio on average—you have to watch out—is about 48 or 50 per cent.

Mr. Towers: Now, is that figure increasing or decreasing or just holding its own?

Mr. MacLaren: I honestly cannot tell you because what will happen, of course, is that when you have a big surge in activities . . . You see, the trucking industry has flexibility in terms of expanding its equipment base relatively more easily, perhaps, than the railways, although it is not quite as easy as it once used to be because you are paying \$50,000, \$60,000, \$70,000 for highway trucks now, and if you are into urban fleets and you are trying to dieselize those fleets to have more fuel economy, costs are going up. The debt ratio of the industry, I think, would vary considerably on whether it is a period of expansion or consolidation. I believe the last time we did this it was based on 1974. Of the total capital employed in the industry something like 48 per cent on the average was long-term borrowing.

[Translation]

Les fabricants d'équipement adoptent de plus en plus les spécifications métriques. Cela posera un problème aux mécaniciens et aux ouvriers. Mais pour le moment, la situation n'est pas encore trop grave. Elle risque de le devenir lorsqu'il faudra convertir les tarifs. Nous devons faire comme les fabricants. Les camionneurs ont affaire à de grosses firmes d'expédition. Si une firme d'expédition exige que son transporteur utilise le système métrique, nous devons obéir.

M. Towers: Pensez-vous que ce sera à vous de traiter avec vos homologues américains, ou pensez-vous plutôt que ce soit à l'industrie de fabrication?

M. MacLaren: Nous ne savons pas ce qui va se passer. Comme vous le savez, les Américains sont loin derrière nous.

M. Towers: Ils n'ont pas réellement l'intention de changer.

M. MacLaren: C'est un autre problème. Nous y sommes obligés. Si un expéditeur canadien rédige le connaissement, le titre de transport, etc. en utilisant le système métrique, il faudra bien que quelqu'un opère la conversion afin que le destinataire américain puisse évaluer ce qu'il reçoit.

Je ne sais pas quels sont les problèmes qui se posent aux États-Unis, car certaines industries y ont adopté le système métrique et je crois comprendre que Fisher Body de General Motors ne traite plus qu'en mesures métriques avec ses fournisseurs. La situation existe donc dans les industries aux États-Unis et les gens semblent y avoir survécu.

M. Towers: En ce qui a trait au ratio de solvabilité, avez-vous des chiffres ou est-ce que vous devez vous baser sur . . .

M. MacLaren: Pour le camionnage?

M. Towers: Oui pour l'industrie du camionnage.

M. MacLaren: Tout ce que j'ai, c'est une moyenne pour l'industrie qui découle des enquêtes de Statistiques Canada et le ratio de l'endettement moyen, il faut faire attention, est d'environ 48 ou 50 p. 100.

M. Towers: Est-ce que ce chiffre a tendance à augmenter ou à diminuer ou est-ce qu'il reste stationnaire?

M. MacLaren: Je ne pourrais pas vous le dire, car lorsqu'il y a un grand accroissement des activités . . . Comme vous le savez, dans l'industrie du camionnage, il existe une grande souplesse et par conséquent, on peut probablement accroître la quantité de matériel beaucoup plus rapidement que dans les chemins de fer, mais pourtant ce n'est pas aussi facile que dans le temps, car maintenant cela vous coûte 50, 60, ou même 70,000 dollars pour avoir un camion routier. Si, d'autre part, vous vous occupez de flottes urbaines de camions et que vous essayez de les transformer pour économiser le carburant en utilisant le diesel, alors vos frais vont monter. Le ratio d'endettement dans l'industrie, je crois, variera considérablement selon qu'on se trouve en période d'expansion ou de consolidation du capital. Je crois que la dernière fois que nous avons procédé ainsi, c'était en 1974 et sur la totalité du capital utilisé dans l'industrie, il y avait quelque 48 p. 100, en moyenne, qui étaient constitués par des emprunts à longue échéance.

[Texte]

Mr. Towers: I was interested in your comments that the average haul run was between 150 and 200 miles. We do not really know yet what is going to happen in the movement of grain, but I think it is fairly obvious that there are going to be elevators in Western Canada that are going to fall into disuse one way or another, and it is going to mean that the trucking industry is going to have to move into an area they really have never been in before; there is just no way that grain can be moved otherwise.

Mr. MacLaren: Well, they have been. Speaking generally again, you are right, but the truckers are in, and have been invited, incidentally, into major grain movements on an experimental basis. The problem with that is that the Wheat Board or whoever it is that sets these things up, comes to them kind of late in the day and says, "hey, next year would you move X million bushels from A to B". Well, in terms of the truckers' equipping themselves with the big hopper trucks that are efficient, you know, that is no way to do it. Because they are just saying next year we are willing to give you this many million bushels or something like that without any commitment on a reasonably long-term basis, it does not allow the trucker to show what he can do. There are specific movements of grains used for processing, like flax and rape-seed and things. I think a very large percentage of that kind of grain movement to crushing mills is already by truck. In the United States the trucking industry moves a very substantial part of the grain over fairly substantial distances. I am not suggesting, and our industry has never suggested that we get into the long-haul movement of trucking wheat, but we know we could do a good job on the medium or the short-haul, the movement to inland terminals and that kind of thing.

Mr. Towers: Yes. I do not suppose you would have any figures on the average haul now of grain in these certain areas?

Mr. MacLaren: I am sorry I do not.

Mr. Towers: Would you also say that the Canadian Wheat Board is short changing you by not giving you adequate forecasting of what the requirements will be for the movement of trucks?

Mr. MacLaren: I would not go so far as to say "short change". I do know that a few years ago, over a period of three or four years, they experimented with using trucks in certain regions. All I am saying is that those experiments were not ready . . . I do not say that they were failures or anything like that, but I do not think they really gave us a chance to show what can be done. Those hopper trucks are big buck items and indeed, they were even in such short supply that when we were offered those moves, our people were scrambling around the States looking for second-hand equipment. You know, that is no way to do business and be efficient. If you knew that X million bushels was going to be moved by truck every year, you could make a long-term investment in that kind of equipment to do the proper kind of a job.

[Traduction]

M. Towers: J'ai noté avec intérêt qu'en moyenne vous calculiez que le camionnage sur courte distance se fait en moyenne sur une distance allant de 150 à 200 milles. Nous ne savons pas exactement ce qui va se produire dans le cas du mouvement de grains, mais je crois qu'il est évident que dans l'Ouest du Canada, les silos vont tomber en désuétude d'une façon ou d'une autre et cela veut dire que l'industrie du camionnage va devoir se lancer dans cette région qu'elle n'avait pas exploitée jusqu'ici. Je ne vois pas comment on pourra transporter le grain d'une autre façon.

M. MacLaren: Oui, l'industrie du camionnage s'est lancée de ce côté-là. D'une façon générale, vous avez raison, mais les camionneurs sont déjà là et on les a invités à expérimenter la possibilité de se lancer dans ces transports importants de grains de façon expérimentale. Le problème qui se pose c'est que la Commission canadienne du blé ou tout autre organisme qui s'occupe de ces questions leur demande tard si l'année prochaine les camionneurs pourraient transporter x millions de boisseaux de A à B. Or, il faudrait que les camionneurs s'équipent de ces camions-trémie efficaces et pour cela il faudrait qu'ils aient un engagement ferme pour un certain nombre d'années. A cause de cela, les camionneurs ne peuvent pas faire preuve de leurs possibilités dans ce domaine. Il y a aussi des mouvements de grains qui sont très spéciaux, comme dans le cas de la graine de lin ou de la graine de colza . . . Je crois qu'il y a déjà une grande partie de ce grain qui est déjà transportée par camions aux usines de concassage. Aux États-Unis, l'industrie du camionnage transporte une grande partie du grain sur des distances relativement considérables. Je ne prétends pas, et notre industrie n'a jamais prétendu, que nous allions nous lancer dans le transport à très longues distances du blé, mais sur des distances moyennes ou courtes, comme pour desservir des silos terminus, etc., nous pouvons faire du bon travail.

M. Towers: Je ne pense pas que vous puissiez nous donner maintenant des chiffres sur la moyenne du transport de grains dans certaines régions?

M. MacLaren: Non.

M. Towers: Est-ce que pour vous, la Commission canadienne du blé vous dessert mal parce qu'elle ne vous donne pas de prévisions suffisantes sur les besoins en camionnage?

M. MacLaren: Je n'irais pas jusqu'à dire qu'elle nous nuit, mais je sais qu'il y a quelques années, elle a expérimenté avec des camions dans certaines régions. Tout ce que je puis dire, c'est que ces expériences étaient prématurées . . . Je ne dirai pas qu'il s'agissait d'échecs, mais je ne pense pas qu'elles ont pu donner une idée de nos possibilités. Ces camions-trémie constituent du gros matériel qui n'est pas facile à obtenir sur le marché et, à l'époque, nous cherchions à en obtenir partout aux États-Unis sur le marché de l'occasion. Vous comprenez que ce n'est pas là une façon de travailler et d'être efficace dans les affaires; si nous pouvions avoir l'assurance qu'il y aurait X millions de boisseaux à transporter par camions chaque année, nous pourrions investir à longue échéance dans ce genre de matériel et faire du bon travail.

[Text]

Mr. Towers: I do not suppose you have figures that would establish where the break-even point between trucking and rail in the movement of grain. I recognize there is a variation on the railroad itself between points. The railroad gets more from some points . . .

• 1635

Mr. MacLaren: But there is such a distortion at the present time—and I do not mean this in a derogatory sense—there is such a distortion of the economics, because of the branch-line subsidy and the statutory rates in terms of who is paying what portion, that I do not know how you could do that in Canada right now. Hall did have something to say, I think, in this area of what trucks could do, in fact, they did an efficiency study on fuel consumption vis-à-vis the two modes on short hauls.

The Chairman: Thank you, Mr. Towers. Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I would like to get Mr. MacLaren to explain, or elaborate upon, a remark on page 11, where he comments:

The industry's concern on this score is enhanced by the fact that the railways, led by the CNR, have indulged in a series of dirty tricks . . .

in an effort to block the hiring.

Mr. MacLaren: Yes. Whether I should have put that that way I do not know, but it was by way of trying to explain that there is still a hell of a lot of competition. From our standpoint, some of what has gone on in the past has not been quite fair, and I am sure that the railways have their own view of some of these things. But when container traffic was growing a few years ago at its greatest rate, when the ocean-shipping people were really getting into it in a big way, there was a lot of competition in moving those containers inland from ports of entry. There is not much doubt about it, in moving a lot of containers at once any distance the railways are more efficient. But for moving containers in small numbers over relatively short, but perhaps increasing, distances, depending again on how fast the service requirement was, or depending on whether there was somebody, say, located 30 miles out of Toronto, he might be able to get much faster delivery using truck out of Montreal. That is because the container train would have to go to Toronto, be broken, and the container would have to be taken off and put on a truck at that point, or shunted on a rail line. There is a lot of competition. At that time—and this is documented because we went to the CTC on it—at that time the railways introduced artificial charges—and the CNR, according to us, led this—whereby their trucks could interline in the movement of containers without this pick up and delivery charge. It started off at \$10, went to \$20, and I am not so sure that on a 40-foot container it did not go up even higher than that. Their own trucks would not be faced with this charge for a rail service of lifting the box and putting it over, whereas independent truckers were.

[Translation]

M. Towers: Je ne pense pas que vous puissiez nous produire ici des chiffres qui pourraient établir quel est le seuil de rentabilité comparatif pour le mouvement des grains par camions ou par chemins de fer. Je reconnais que du côté des chemins de fer, il existe des variantes selon les endroits . . .

M. MacLaren: Mais il y a énormément de variations à l'heure actuelle, et je veux pas parler dans un sens dérogatoire, mais il y a tellement de problème au point de vue économique au sujet des subventions des lignes secondaires et des tarifs statutaires que je ne sais pas si nous pourrions agir ainsi pour l'instant au Canada. Hall, vous voulez dire quelque chose sur les capacités du camionnage, et je crois qu'on a fait une étude comparative sur la consommation de combustibles de ces deux modes de transport sur de courtes distances.

Le président: Merci, monsieur Towers. Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, je voudrais que M. MacLaren nous éclaire sur cette remarque qu'il fait à la page 11:

L'industrie s'inquiète d'autant plus à ce sujet que les chemins de fer, et à leur tête le CN ont joué une série de mauvais tours . . .

afin d'empêcher qu'on embauche . . .

M. MacLaren: Oui. Je ne sais pas si j'aurais dû m'exprimer ainsi, mais je voulais expliquer qu'il y a toujours une concurrence extrêmement serrée. D'après nous, dans le passé, la situation n'a pas toujours été équitable pour les camionneurs, et je suis sûr que les chemins de fer ont un point de vue différent à ce sujet, mais lorsque le trafic des conteneurs était en pleine expansion, il y a quelques années, et lorsque l'on transportait vraiment sur une grande échelle ces conteneurs par la voie océanique, il y avait énormément de concurrence pour prendre ces conteneurs et les transporter à l'intérieur du pays. Il n'y a pas de doute que pour transporter une grande quantité de conteneurs, sur n'importe quelle distance, les chemins de fer se montrent plus efficaces. Mais lorsqu'il s'agit d'un petit nombre pour les distances relativement courtes, mais peut-être de plus en plus importantes, selon les besoins, pour quelqu'un qui se trouve à 30 milles en dehors de Toronto par exemple, la livraison par camion pourrait être beaucoup plus rapide si par exemple ces camions venaient de Montréal. Le chemin de fer qui transporte ces conteneurs serait obligé de passer par Toronto et les conteneurs devraient être alors transférées sur un camion ou détournés sur une autre voie. Il y a énormément de compétition dans ce domaine; nous pouvons vous fournir des détails parce que nous nous sommes adressés au CCT à ce sujet; alors que les chemins de fer ont faussement prétendu, le CN en tête, qu'ils pouvaient assurer ce service inter-lignes sans frais. Les frais ont d'abord été fixés à \$10 puis sont montés à \$20 et je ne sais pas si, pour un conteneur de 40 pieds, ces frais n'étaient pas encore plus élevés. Les camions du CN étaient exemptés des frais de chargement des conteneurs sur les camions, alors que les camionneurs indépendants devaient payer ces frais.

[Texte]

We screamed blue murder, as we often do, and eventually that thing was removed. But that was just an indication of the kind of thing that has happened. There is a problem now with respect to this business of containers, again with containers, that the railways will not let us move a container attached to a truck chassis. We say it is identical to a piggyback trailer, why cannot we move it at the piggyback rate? The railways say no, that is a container; there is a different rate, but we are going to charge the container rate.

Mr. Murta: Pardon me, that is higher rate, I assume?

Mr. MacLaren: Yes. Now, to be fair about it, the railways have a concern that has to be taken into consideration, and that is the balance of traffic. If a trucker moves that container on a chassis in one direction over the road and then he turns up at the rail yard and says hey, "I want you to move this back from Vancouver to Montreal by piggyback," that can be a problem. But if there were some reasonable understanding—and there is not the facility to achieve that right now, as far as I can see—the truckers would, where it was more efficient and convenient, move those containers in both directions. But that is a problem and we do not really see any avenue in the present National Transportation Act for adjudicating that kind of stuff. The CTC does not have the kind of arbitration powers that, perhaps, it should have to do that.

Mr. Murta: My next question was, to get that changed, the change you are talking about or would like to see, you would really have to change the act itself, would you not? CTC is—what? Is just a tribunal, in effect, to bring your complaints to but that is about as far as it goes?

Mr. MacLaren: There is a procedure, under the National Transportation Act, dealing with rail and rate charges, which we would kind of like to see extended to piggyback and handling of containers. It allows for a sort of quick and dirty arbitration of any kind of issue like this. We have made representations on that score and we would like to see that done. But the railways are in business and they have their own trucking fleets. If they are handling the bulk of the containers and they can lock them up exclusively, well, they are more efficient. But by doing that you are eliminating potential competition. That is our concern. And the importance of containers is going to increase; I think there is no question of that.

• 1640

Mr. Murta: I see. Going over your recommendations on page 13, I personally am quite impressed with them. I think they certainly should give the Committee food for thought on ways that we can maybe make this legislation a little more applicable to various areas of the transportation industry. If the legislation were passed the way it has been proposed, in the way the government obviously wants it passed, what would be the direct result to the trucking industry itself? Would it put you in a more difficult position than you are now?

[Traduction]

Nous avons fait grand bruit à ce sujet, comme nous l'avons souvent fait et ces frais ont été supprimés. Mais cela vous donne une idée de ce qui s'est produit et à nouveau dans le cas des conteneurs, les chemins de fer ne nous laisseront pas transporter un conteneur attaché au chassis d'un camion. Nous prétendons que c'est la même chose qu'une remorque rail-route, et pourquoi ne pouvons-nous le transporter au même taux rail-route? Les chemins de fer répliquent que non, c'est-à-dire qu'il y a un tarif différent pour les conteneurs...

M. Murta: Je crois que c'est un tarif plus élevé, n'est-ce pas?

M. MacLaren: Oui, Pour être juste, il faut dire que les chemins de fer s'inquiètent d'établir un équilibre dans le trafic. Si un camionneur transporte ce conteneur sur un chassis et qu'il se présente à la gare et dit: «Je voudrais que vous rameniez ce conteneur de Vancouver à Montréal par rail-route», il pourrait se produire un problème. Mais si on établissait un accord raisonnable... et pour l'instant nous n'avons pas les moyens nécessaires... les camionneurs pourraient, lorsque ce serait plus efficace, et plus facile, transporter ces conteneurs dans les deux directions. Voilà le problème qui se pose et nous ne voyons qu'une possibilité de le résoudre dans le cadre de notre loi nationale actuelle sur les transports. Le CCT n'a pas les pouvoirs d'arbitrage nécessaires, pouvoirs qu'il devrait peut-être avoir.

M. Murta: Ma question suivante sera de vous demander si, pour obtenir ces changements que vous préconisez, il faudrait changer la loi elle-même? Le CCT n'est qu'un tribunal qui peut entendre vos plaintes, mais cela ne peut pas aller plus loin.

M. MacLaren: En vertu de la Loi nationale sur les transports, il existe une procédure traitant des tarifs par chemins de fer, et nous aimerions qu'elle s'applique aux questions rail-route et à la manutention des conteneurs. On y prévoit une sorte d'arbitrage rapide, mais pas satisfaisant dans le cas de questions de ce genre. Nous avons fait des recommandations à ce sujet et nous aimerions qu'on leur donne suite. Toutefois, les chemins de fer font des affaires dans ce domaine et ils disposent de leurs propres flottes de camionnage. S'ils s'occupent de la majorité des conteneurs et sont en mesure d'en faire une chasse gardée pour eux, eh bien, ils sont plus efficaces. Mais en faisant cela, on élimine la concurrence et c'est ce qui nous préoccupe. Les conteneurs vont en effet prendre de plus en plus d'importance; je crois qu'il n'y a pas de doute là-dessus.

M. Murta: Je vois. La lecture de vos recommandations figurant à la page 13 m'a beaucoup impressionné. Ces recommandations devraient certainement faire réfléchir le Comité au sujet des moyens à prendre pour que cette loi s'applique mieux à certains secteurs de l'industrie des transports. Si elle était adoptée dans la forme dans laquelle on l'a proposée, forme à laquelle le gouvernement tient manifestement, quelles seraient les répercussions directes sur l'industrie du camionnage? Cela vous mettrait-il dans une situation plus difficile que celle dans laquelle vous vous trouvez maintenant?

[Text]

Mr. MacLaren: That is our concern. Now, I have not seen the CN's five-year capital budget which has gone to Cabinet and that was discussed in the CN's evidence. Maybe every cent that they anticipate earning with this recapitalization is slated to twin the tracks in British Columbia. I do not know. But my people simply say that, based on what has gone on in the past, there is a tendency for them to try to beat their competition with equipment. My people claim that CN pays more money when they buy up a trucking company than the company may be worth. That affects competition.

It is hard to say. All we know is that after 1952 they sure as heck went on a binge. Perhaps "binge" is the wrong word, but they went out and tried to rebuild the railway and they did a darn good job, because they are an efficient railway, but they damn well should be because of the amount of money they have spent too.

The concern is that a huge competitor with a flexible bottom line is at some point going to be tempted to hit you over the head. It has happened in the past and we predict that it will probably happen again. With the flexibility this bill would give them, they can entertain a wide range of investment opportunities that otherwise they might have to think about, be a little more prudent about, if it were incremental that they had to wait until they saw what they earned this year.

It may very well be that CN will say, We are already committed in the next five years for X billion, and 90 per cent of it is going to go into twin track. Given the bulk commodity movement involvement out west, maybe that is not a direct concern of ours. But we cannot help but feel there will be some spillover effect into the truck-truck competition besides.

Mr. Murta: Right. One of the things I personally like in your submission and recommendations is the safeguards you are suggesting in the legislation, in terms of CN coming back to Parliament again. I think that is something all the Committee members should take a real hard look at.

Mr. MacLaren: You mean about calling them back if they go into a deficit?

Mr. Murta: That is right, your recommendations 2, 3 and 4.

Mr. MacLaren: The trouble with that is if that happens to them again in terms of any competitive impact, the damage will have been done. We feel very strongly that, regardless of corporate relationship, their very sizable national truck fleet should not be a consolidated operation. They should darn well pay tax on their earnings like anybody else.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

M. MacLaren: C'est ça qui nous préoccupe. Je n'ai pas vu le budget quinquennal d'investissements du CN, qui a été envoyé au cabinet et a fait l'objet d'une discussion lors du témoignage présenté par le CN. Il se peut que le CN espère gagner grâce à la révision du capital et serve à financer l'établissement de doubles voies en Colombie-Britannique. Je ne sais pas, mais mes collaborateurs disent tout simplement que, en se fondant sur ce qu'on a observé par le passé, on remarque chez eux une tendance à tenter de noyer la concurrence grâce à leur matériel. Mes collaborateurs prétendant que le CN, lorsqu'il achète une société de camionnage, il la paie à un prix supérieur à sa valeur. Cela influe sur la concurrence.

C'est difficile à dire. Tout ce que nous savons, c'est qu'après 1952, ils se sont vraiment laissés aller à une frénésie. Le mot frénésie est peut-être mal choisi, mais ils ont tenté de reconstruire le réseau ferroviaire et ils s'en sont fort bien acquittés, car c'est en effet un chemin de fer efficace; mais c'est bien la moindre des choses après les sommes qu'ils ont dépensées pour réaliser cela.

Ce qui nous préoccupe, c'est que ce concurrent de taille ayant une politique adaptable ne soit tenté d'essayer de nous écraser. Cela s'est déjà produit dans le passé et nous prédisons que cela arrivera encore. Étant donné la souplesse que ce bill leur accorderait, ils peuvent envisager une vaste gamme d'occasions d'investissement devant lesquelles ils réfléchiraient davantage en d'autres circonstances, ils seraient un peu plus prudents, étant donné qu'ils auraient à attendre de savoir combien ils ont gagné pendant l'année.

Il se peut bien que le CN dise qu'il a déjà engagé X milliards de dollars pour les cinq prochaines années et que 90 p. 100 de cela sera affecté à des doubles voies. Étant donné que c'est le CN qui s'occupe du mouvement des marchandises en vrac dans l'Ouest, cela ne nous concerne pas directement, mais nous ne pouvons faire autrement que de soupçonner que cela affectera la concurrence entre camions.

M. Murta: C'est juste. L'une des choses qui m'ont plu dans votre document et vos recommandations, c'est la suggestion que vous faites d'inclure des garanties dans la loi, obligeant le CN à se représenter devant le Parlement. J'estime qu'il s'agit de quelque chose que tous les membres du Comité devraient étudier de très près.

M. MacLaren: Vous voulez dire rappeler la société si elle est déficitaire?

M. Murta: C'est cela, ce sont vos recommandations 2, 3 et 4.

M. MacLaren: Là où cela cause un problème, c'est que si cela arrive encore, sur le plan de la concurrence, le tort aura été fait. Nous sommes tout à fait convaincus que, quelles que soient leurs relations avec des sociétés, leur «flotte» considérable de camions ne devrait pas devenir une activité unifiée. La société devrait être tenue de payer des impôts sur ses recettes, comme quiconque.

M. Murta: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Murta. Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Merci, monsieur le président.

[Texte]

Mr. MacLaren, just on your brief, which certainly is pretty thorough, I would like to ask a few questions, and then a question on what perhaps might be your philosophic concept of the rails in the country viewed by someone, representing one of their competitors, the trucking industry. In your introduction you mention the average inter-city haul and how truckers have got that. Could you tell us the regional breakdown of the trucking industry?

You have given us the totals here in your introduction of the size of the industry, but in terms of, say, Ontario-Quebec, or Atlantic Canada and the West, how do the 13,000 registered-for-hire motor carriers break down—if you know it offhand?

• 1645

Mr. MacLaren: No, I do not know it offhand, and unfortunately, the last statistical data available that really would give you that in detail is about 1974; 1975 stuff is coming out. That gives you the number of truckers by class, by province, but of course that does not account for revenues. Much of the industry is in terms of the long-haul interprovincial carriers, the guys who cross the continent or go from Toronto to the Maritimes, and many of those are based in—where else?—Montreal and Toronto.

Mr. Nowlan: Are those figures available somewhere?

Mr. MacLaren: You could patch up figures that would give some kind of an assessment. We have done that in the past.

Mr. Nowlan: Obviously, the trucking industry in Ontario would be 50 per cent or 70 per cent of the business; or Ontario and Quebec would be 80 per cent of the business. Is there any rough figure that you could give us?

Mr. MacLaren: Those two provinces would be 60 per cent of the business, I guess. Somewhere along that line.

Mr. Nowlan: But you cannot suggest any place where we could get more particular information.

Mr. MacLaren: No. One of the sad things, and yet on occasion it is nice to have it that way, is the lack of accurate statistical data when you have 13,000 guys running around, all of different sizes, different kinds, many of them operating out of their back pocket or with the wife as the accountant, using the kitchen table. The industry breaks down on a national basis with \$3.2 billion or \$3.3 billion in 1975. That compares to about \$2.2 billion in rail freight. So the for-hire intercity is substantially bigger than rail freight; almost a third bigger in revenues. One and a half per cent of those guys do nearly half the business, but that is still a couple of hundred truckers. By the time you get down to Class III you have about 600 carriers or, I think, just under 10 per cent doing 80 per cent of the business. So depending on whether you are using absolute

[Traduction]

Monsieur MacLaren, j'aimerais vous poser quelques questions au sujet de votre mémoire, qui est certainement approfondi et minutieux, et ensuite poser une question au sujet de vos idées fondamentales relatives aux services ferroviaires au pays, et cela en tant qu'un de ses concurrents, c'est-à-dire un représentant de l'industrie du camionnage. Dans votre introduction, vous mentionnez le transport moyen entre les villes et la façon dont les camionneurs ont obtenu cela. Pouvez-vous nous donner une répartition régionale de l'industrie du camionnage?

Dans votre introduction, vous nous avez donné des chiffres totaux relatifs à l'envergure de l'industrie, mais pour ce qui est des camionneurs artisans, par exemple en Ontario ou au Québec, ou dans les provinces de l'Atlantique et dans l'Ouest, quelle est la répartition des 13,000 transporteurs routiers enregistrés, si vous connaissez les chiffres par cœur?

M. MacLaren: Non, je ne peux pas vous les donner par cœur et malheureusement, les dernières statistiques disponibles qui vous répondraient de façon détaillée portent sur 1974; les chiffres de 1975 vont sortir sous peu. Ils vous donnent le nombre de camionneurs selon la catégorie, la province, mais cela ne vous donne pas les recettes. Une proportion élevée des membres de l'industrie comprend des transporteurs interprovinciaux de longue distance, c'est-à-dire ces gens qui traversent le continent ou partent de Toronto pour se rendre dans les Maritimes; et bon nombre d'entre eux ont leur siège—où d'autre?—à Montréal et Toronto.

M. Nowlan: Ces données sont-elles disponibles quelque part?

M. MacLaren: Il serait possible de regimper des chiffres qui vous donneraient une espèce de vision d'ensemble. Nous avons déjà fait cela dans le passé.

M. Nowlan: Je suppose que l'industrie du camionnage en Ontario représente 50 p. 100 ou 70 p. 100 de l'industrie totale; ou l'Ontario et le Québec réunis correspondraient à 80 p. 100 du total. Est-ce que vous pouvez nous donner un chiffre approximatif?

M. MacLaren: Ces deux provinces comptent pour 60 p. 100 de l'industrie environ, quelque chose de cet ordre de grandeur.

M. Nowlan: Mais vous ne pouvez pas nous indiquer une source possible de données plus précises.

M. MacLaren: Non. C'est bien dommage, mais malgré cela, c'est parfois agréable d'avoir les choses ainsi, mais l'un de nos problèmes, c'est l'absence de données statistiques exactes lorsqu'on a 13,000 personnes sur la route, conduisant des véhicules de toutes sortes et de toutes dimensions, plusieurs d'entre eux fonctionnent à même leurs économies et avec l'aide de leur femme qui s'occupe de la comptabilité sur la table de la cuisine. Pour l'ensemble du pays, l'industrie a obtenu des recettes de 3.2 milliards de dollars ou de 3.3 milliards de dollars, en 1975, cela par rapport à 2.2 milliards de dollars enregistrés au titre du transport par rail. Donc les recettes provenant du transport interurbain par camionneurs artisans sont sensiblement supérieures à celles provenant du transport ferroviaire, supérieures de presque un tiers. Presque la moitié

[Text]

figures or percentages, the industry looks like it is terribly concentrated, and yet there are so many of them involved that, compared to any other industry, it really is not concentrated.

Mr. Nowlan: But again, in terms of the total business of some \$3 billion that you mentioned, are there figures or can you give any estimate of that portion that would be in the Ontario-Quebec area vis-à-vis the rail in Atlantic Canada and perhaps the West, where rail is very much more a part of the flow of goods?

Mr. MacLaren: Not necessarily. You see, it is relative to the amount of goods being moved. For example, in your region, the Atlantic provinces, I think I was saying earlier, and I do not know whether or not you were here, that the truckers received the Atlantic freight assistance subsidy, and maybe this is not a bad measure. Again, I cannot recall the exact figures but I can certainly get them for you. On the intra-Atlantic subsidy and the Westbound subsidy, the truckers are getting quite a bit more than the railways, which means they are moving more freight than the railways by quite a bit; quite a bit. A precise percentage of the revenue is covered by the subsidy, so even in the Atlantic region the truckers are moving quite a bit more freight than the railways.

Mr. Nowlan: On page 9 of your brief you talk about the subsidization of different modes of transportation, and you give Schedule C. For my own edification, because I do not quite understand it, would you explain Schedule C in terms of subsidy?

Mr. MacLaren: I really got into that and included it, and maybe I should not have, primarily because of the debate in Parliament when some members were saying that no mode pays its way and everything is massively subsidized. Everything is subsidized to a point, but that table, which comes out of a Department of Finance paper, shows the relative amount of subsidy for each mode and then the percentage of the total of the expenditure for each mode per annum. The shaded area shows the total deficit and the percentage that deficit constitutes for the total expenditure by mode. In the case of road, the total deficit on annual expenditures is the smallest, yet in absolute terms, because road expenditures are so great relative to the others, in absolute terms it is by far the greatest. Now, to get at the trucking position you have to go beyond that because, the road deficit covers passenger and trucks and buses and everything else. You get into great arguments on that.

[Translation]

de ce chiffre d'affaires est réalisée par un et demi pour cent de ces camionneurs, mais cela représente tout de même 200 personnes. Lorsque vous en arrivez à la catégorie III, elle compte environ 600 transporteurs, soit, je crois, un peu moins de 10 p. 100 des effectifs qui réalisent 80 p. 100 des affaires. Par conséquent, selon que vous utilisiez des chiffres absolus ou des pourcentages, il semblerait y avoir une très grande concentration dans cette industrie; et en dépit de cela, il y a tellement de camionneurs qui en font partie que lorsqu'on la compare à tout autre secteur industriel, il n'y a pas vraiment de concentration.

M. Nowlan: Mais encore une fois, pour ce qui est du chiffre d'affaires total d'environ 3 milliards de dollars que vous avez mentionné, existe-t-il des données ou pouvez-vous nous donner des chiffres estimatifs de la fraction qu'on retrouve dans la région de l'Ontario et du Québec, par rapport au transport ferroviaire dans la région de l'Atlantique et peut-être même dans l'Ouest, où les chemins de fer jouent un rôle beaucoup plus actif dans le transport des marchandises?

M. MacLaren: Pas nécessairement. Vous voyez, cela dépend du nombre de marchandises transportées. Par exemple, dans votre région, les provinces de l'Atlantique, je crois avoir dit plus tôt, et je ne sais pas si vous y étiez ou non, que les camionneurs recevaient une subvention d'aide au transport des marchandises, et cela n'est peut-être pas mauvais. Ici encore, je ne me rappelle pas les chiffres précis, mais je peux certainement vous les obtenir. Pour ce qui est de la subvention accordée au titre du transport interne dans la région de l'Atlantique et la subvention accordée au titre du transport vers l'Ouest, les camionneurs en obtiennent sensiblement plus que les chemins de fer, ce qui signifie qu'ils transportent beaucoup plus de marchandises que le réseau ferroviaire; beaucoup plus. La subvention couvre un pourcentage précis des recettes, de sorte que même dans la région de l'Atlantique, les camionneurs transportent pas mal plus de marchandises que les chemins de fer.

M. Nowlan: A la page 9 de votre mémoire, vous mentionnez les subventions accordées à divers moyens de transport, et il y a une Annexe C. Pour ma propre information, étant donné que je ne la comprends pas tout à fait, voulez-vous expliquer ce qu'elle est sous l'aspect des subventions?

M. MacLaren: Je me suis vraiment intéressé à cette question et j'ai donc inclus cela; peut-être que je n'aurais pas dû le faire, avant tout à cause du débat qui a eu lieu en Chambre, alors que certains députés disaient qu'aucun moyen de transport n'est rentable et que tous reçoivent des subventions massives. Tout est subventionné jusqu'à un certain point, mais ce tableau, qui est tiré d'un document du ministère des Finances, montre quel est le montant relatif de la subvention accordée à chaque moyen de transport et ensuite le pourcentage du total des dépenses pour chaque moyen par année. Dans les zones grises, figurent le déficit total et le pourcentage que constitue ce déficit par rapport aux dépenses totales par moyen de transport. C'est dans le cas du transport routier que le déficit total sur les dépenses annuelles est le plus faible, bien qu'il soit le plus élevé en chiffres absolus, car les dépenses sont plus importantes par rapport aux autres moyens de transport. Il ne

[Texte]

You get great, fine studies that say: oh, the truckers are not paying their way and they are ruining the highways. You get other studies that say: not at all. In fact the Royal Commission Report in Ontario about ten years ago, which went into great detail in trying to cost what heavy vehicles do to highways, claimed that heavy trucks and buses were paying more than their fair share. Really the extra cost involved for heavy equipment reaks down to the fact that you are only putting so much weight on the highway by axle and per square inch of rubber. This is very carefully worked out so that you are not doing that much more damage. The real implication for heavy trucks on highways is having to strengthen bridges to carry them; where the whole weight of a truck and may be another coming from the other direction is a burden on the bridge. But, it varies.

What I was trying to point out to you was that on a user charge basis, what has happened in highways across the country—and this is to be expected, I guess—in the prosperous, more developed provinces is that road user charges—fuel tax, licence fees—and the means of recovering a very substantial part of the total expenditure, both from motor cars and from trucks. I referred to Highway 401, which . . .

Mr. Nowlan: That is what I was going to ask you about next.

Mr. MacLaren: Well, a very senior official in the Ontario Department of Transport and Communications said to me once that it is the next best thing to a pot of gold, because having been built at early 1960 initial costs it has attracted so much business, so much traffic, that the road-user revenues generated on that highway are just tremendous. In Newfoundland where most of the money came from Ottawa to build a highway, unfortunately the road-user charges there, because of the lack of volume, are hardly enough to pay for paving and patching the road.

Mr. Nowlan: Well, I was going to ask you specifically about 401. I just wondered where you got that statement.

Mr. MacLaren: They can measure these things by traffic volumes. They can figure out who is doing what on a particular highway over so many miles. I do not say every year, but in recent years Ontario has met the total expenditure for capital maintenance and grants to municipalities out of road-user revenues. That is not true in all provinces by any means, but it is in a highly developed province.

Mr. Nowlan: The Chairman says my time is just about up. Let me just ask you this question which more or less flows from page 10. When you talk about the CPR and how essential it was to build the country together and from your perspective—I appreciate your perspective—and in giving evidence before this Committee on this bill affecting the CNR, do you think, in a philosophic sense, there is a place for the

[Traduction]

faut cependant pas s'en tenir à ces chiffres-là, car le déficit du transport routier tient compte du transport des voyageurs, par camions, par autobus et de bien d'autres choses encore. Tout le monde n'est pas d'accord à cet égard.

• 1650

Il y a des études très poussées qui disent: Les camionneurs ne paient pas leur quote-part et endommagent sans cesse les routes. D'autres études disent au contraire que ce n'est pas le cas. En fait, la Commission royale de l'Ontario, dans un rapport qu'elle publiait il y a dix ans, a essayé d'évaluer en détail ce que les véhicules lourds faisaient subir aux routes et elle a conclu que les camions lourds et les autobus payaient plus que leur quote-part. Ce qui coûte en plus dans l'équipement lourd, c'est seulement le poids ajouté par essieu et par pouce carré de caoutchouc. Tout cela est donc bien étudié de façon à limiter les dommages. Il n'y a que les ponts qu'il faut consolider pour qu'ils soient à même de soutenir un camion dans une direction et peut-être un autre dans l'autre. Cela varie.

Ce qui s'est passé avec les droits demandés à l'utilisateur sur les routes c'est que—et il faut s'attendre à ce qu'il en soit ainsi dans les provinces les plus prospères—c'est que ces droits—taxe sur le combustible, plaques—constituent un moyen de recouvrer une grande partie des dépenses, à la fois auprès des automobilistes et des camionneurs. Je pensais à l'autoroute 401, qui . . .

M. Nowlan: C'est la question que je voulais vous poser.

M. MacLaren: Un fonctionnaire du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario qui a beaucoup d'expérience, m'a dit un jour que c'était en fait la poule aux œufs d'or. Les routes ont été construites au début des années 60 et ont attiré une telle circulation que les revenus obtenus des usagers de la route se sont multipliés. A Terre-Neuve, qui a dû compter sur l'argent d'Ottawa pour construire son autoroute, malheureusement les droits exigés des usagers ne suffisent pas à payer l'asphaltage ou l'entretien de la route, car le volume de circulation n'est pas assez élevé.

M. Nowlan: Je voulais vous parler précisément de la 401. D'où tirez-vous ce renseignement?

M. MacLaren: On peut mesurer ce genre de choses en calculant le volume de circulation. On peut déterminer ce qui se passe sur un certain tronçon de la route. Je n'ai pas dit que ce soit le cas chaque année, mais au cours des dernières années l'Ontario a pu réunir la somme nécessaire à l'entretien et aux subventions aux municipalités à partir des revenus obtenus des usagers. Ce n'est pas vrai pour toutes les provinces, loin de là, mais c'est vrai pour une province très développée.

M. Nowlan: Le président me signale que mon temps de parole est écoulé. J'aimerais vous poser une question à la suite de ce que vous dites à la page où vous parlez des chemins de fer du Canadien Pacifique. Vous dites que le chemin de fer du Canadien Pacifique a joué un rôle de premier plan pour unir le pays, j'aimerais que vous me disiez, en théorie, puisque vous venez témoigner devant les membres du comité au sujet d'un

[Text]

CNR to be used as a tool of economic national development in various parts of the country, thereby requiring subsidies?

Mr. MacLaren: Yes, where commercial viability is not at all possible because of lack of volume or it is some service that nobody else will take on. This country has always had that mixed philosophy. I think CNR should be compensated for providing such services at an adequate level. To be quite frank about it, they have been behind the 8-ball because of that. There is no question about that.

The Chairman: Thank you, Mr. Nowlan.

Mr. McRae.

Mr. McRae: I would like to pursue this a little further. There have been good studies that I have seen that really prove the particular point about who pays what: what you have to do to build roads, to put trucks on, etcetera etcetera. I think we only have three or four minutes left and I would sort of like to look at the long term prospects of the intermode play between rail and trucking, in particular with respect to energy. It looks to me that even with quantity of tar sands coming on stream, our deficit in production will run about a million barrels a day. We are told by 1984-85 at \$25 a barrel in today's dollar is about \$40 considered in that particular point.

• 1655

Is this not going to force a lot of rationalization in terms of the two modes? Particularly I am thinking of forcing the trucking mode more and more into at short haul, under 200-mile sort of operation? It seems to me that it will be a long time before we can replace that oil, and the \$10 billion it is going to cost to buy it offshore is going to mean some rationalization. Are you people looking at this as an industry?

Mr. MacLaren: We definitely are. In fact, there is a study financed through the Office of Energy Conservation and Transport which we are just getting under way where both the truckers and the railways for the first time are hopefully going to produce actual operating characteristics and statistics to allow a decent measure to be done, because unfortunately, from our standpoint, the first-generation studies that came out in 1973-74 are totally erroneous; attempting to measure average fuel consumption per ton mile by mode is totally erroneous. Of course a freight train of grain with hopper cars going 1500 miles is going to have a ton-mile advantage over a truck, but a truck is not in that kind of game. But a truck hauling corn flakes, light density manufactured goods up to fairly long distances may be more efficient than trains trying to do the same thing. There may be some switch to piggy-back but, frankly, we feel as of now that the potential for rationalization in the foreseeable future is not as great as a lot of people think. In actual fact, price-wise, we are quite prepared to see market costs be the regulator—we think that is appropriate—and let economics dictate which mode goes.

[Translation]

projet de loi qui a trait au Chemins de fer nationaux, si le CN peut servir l'expansion économique nationale à travers le pays, ce qui justifierait qu'on y accorde des subventions?

M. MacLaren: Là où il n'est pas rentable d'exploiter une ligne de chemin de fer à cause du manque de volume ou parce que personne d'autre ne veut le faire, je dirais oui. Au Canada on a toujours tenu des principes différents. Je pense que le CN devrait recevoir un dédommagement s'il offre des services à un niveau acceptable. En toute franchise, le CN a toujours été coincé à cause de cela. Cela ne fait aucun doute.

Le président: Merci, monsieur Nowlan.

Monsieur McRae.

M. McRae: J'aimerais poursuivre dans la même veine. J'ai lu de très bonnes études qui essaient de déterminer qui assume les frais, ce qu'il faut faire pour construire des routes, pour permettre aux camions d'y circuler, etc., etc. Il ne nous reste que trois ou quatre minutes, et j'aimerais envisager un instant l'avenir d'une combinaison de moyens, chemins de fer et camions, du point de vue de l'énergie notamment. Il me semble que malgré les possibilités offertes par les sables bitumineux, notre production sera toujours déficitaire d'un million de barils par jour. On nous dit que ce déficit, évalué à \$25 le baril en dollars actuels, se chiffrera en 1984-1985 à \$40 le baril.

Une telle situation ne nous forcera-t-elle pas à réévaluer le mariage des deux moyens de transport? Je songe ici à limiter le transport routier aux petites distances, aux distances inférieures à 200 milles? Il me semble qu'on mettra du temps avant de remplacer ce pétrole, et les 10 milliards de dollars qu'il en coûtera pour l'acheter à l'étranger nous forceront peut-être à être plus réfléchi. Songe-t-on à cela du point de vue industriel?

M. MacLaren: Bien sûr. En fait, l'Office de la conservation de l'énergie et du transport finance actuellement une étude qui vient de démarrer; on se propose de tenter pour la première fois de dégager les caractéristiques d'opération de l'industrie du camionnage et de celle du chemin de fer. On essaiera de réunir les données statistiques qui permettront de mesurer adéquatement ce qu'il en est, car, malheureusement, les conclusions de la première série d'études qui remontent à 1973-1974 se sont avérées tout à fait erronées. Il était complètement faux d'essayer de mesurer la consommation de combustible moyenne par tonne-mille suivant le moyen de transport. Il est entendu qu'un train de marchandises dont les wagons-trémies sont remplis de céréale et qui fait 1,500 milles aura bien sûr un meilleur millage à la tonne qu'un camion. Mais le camion ne se compare pas ici. Un camion qui transporte des *corn flakes*, des produits manufacturés d'une faible densité sur une distance assez longue peut être plus efficace que le train. Il est vrai que l'on peut avoir recours aux wagons rail-route, mais pour l'instant nous estimons que ces possibilités sont bien inférieures à ce que beaucoup de gens s'imaginent. En fait, nous aimerions voir le marché régler naturellement les prix et que les facteurs économiques dictent quel moyen de transport est le plus rentable.

[Texte]

Mr. McRae: I am not sure that the price will even be the governing factor. It may be just the total availability of supply, the fact that there just will not be supplies around or it will not be possible to go into the kind of massive debts that you have to go into in order to create those supplies in terms of our foreign...

Mr. MacLaren: I do not think the railway can begin to handle the volume of freight that would suddenly appear if somebody artificially...

Mr. McRae: That is right.

Mr. MacLaren: I do not think they could begin to handle it. On a value-of-service basis, there is information, again, perhaps suspect, but based on value of service, right now in terms of the relative consumption of diesel by rail freight as compared to inter-city truck. They are about equal. So, ton mile—what is the ton mile as a measure between modes? On value of service, the two are just about equal. Now, how significant that is I do not know.

Mr. McRae: In terms of the possibilities of electrification, though, the rail mode would be in a better position.

Mr. MacLaren: Oh, yes.

Mr. McRae: For a short haul that would be likely not that important.

Mr. MacLaren: The Ministry of Transport has done some work on that, and again I do not know how detailed it is, which suggests, and I think it goes this far. It says that based on the cost of electrifying the main line rail system, you could build three tar sands plants which would turn out three times as much oil as the railways consume already. I do not know if that is valid or how accurate that is.

Mr. McRae: It makes some sense. I feel personally that the Ministry really has not taken this thing seriously enough and I think the industry must because of the cost of fuel.

Mr. MacLaren: The truckers have already introduced, and can do it on new equipment, energy efficiency technology which can save them from 20 per cent to 25 per cent. Much more efficient diesels which become reasonable as the price of fuel goes up, using steel-belted radial tires, deflectors, being a little more careful on load utilization, truckers can save quite a bit, and they have, because the economics are there to do it.

Mr. McRae: If you are running at \$25 a barrel, these things become far more important and the effort goes into it...

Mr. MacLaren: Right.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. I would like to thank Mr. MacLaren.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I have a point of order.

The Chairman: Mr. Murta, on a point of order.

[Traduction]

M. McRae: Je ne pense pas que le prix soit un facteur déterminant. Il se peut que cela soit uniquement l'offre disponible, le fait que l'offre n'existe pas ou qu'il ne soit pas possible de s'endetter de façon aussi massive afin de créer l'offre du point de vue de notre...

M. MacLaren: Je ne pense pas que les chemins de fer puissent répondre au volume de transport qu'on créerait artificiellement...

M. McRae: Très juste.

M. MacLaren: Je ne pense pas que les chemins de fer puissent le faire. On a des renseignements sur la valeur du service, mais on ne sait pas si ce sont des renseignements sûrs. Pour l'instant, on peut évaluer la valeur du service en se fondant sur la consommation de mazout des trains de transport de marchandises par rapport au transport routier inter-cité. C'est à peu près égal dans les deux cas. Mais, comment la tonne-mille peut-elle constituer une mesure entre les moyens de transport? Dans les deux cas, pour ce qui est de la valeur du service, c'est égal. Je ne saurais vous dire si cela constitue une mesure valable.

M. McRae: Pour ce qui est de l'électrification cependant, le chemin de fer l'emporterait.

M. MacLaren: C'est vrai.

M. McRae: Pour de courtes distances, cela n'aurait pas grande importance.

M. MacLaren: Le ministère des Transports s'est penché sur la question, je ne sais pas s'il a poussé ses recherches très loin, mais, à mon avis, c'est très limité. On a conclu que si l'on électrifiait le système ferroviaire, on pourrait construire trois usines de sables bitumineux qui produiraient trois fois plus de pétrole que ce que les chemins de fer consomment déjà. Je ne sais pas si cela se défend, si ces conclusions sont justes.

M. McRae: C'est plausible. Pour ma part, j'estime que le ministère n'a pas pris les choses assez au sérieux et que l'industrie devrait y voir à cause du coût du pétrole.

M. MacLaren: Les camionneurs ont déjà choisi d'avoir recours à des mécanismes qui, installés sur le nouvel équipement, permettent d'économiser de 20 p. 100 à 25 p. 100 du combustible utilisé. L'utilisation de moteurs diesel beaucoup plus efficaces se justifie à mesure que les prix grimpent, l'utilisation de pneus radiaux à ceinture d'acier, de dégonfleurs, une réduction des charges, voilà autant d'éléments qui permettent aux camionneurs d'économiser, et ils l'ont fait parce que c'était rentable.

M. McRae: Quand un baril de pétrole coûte \$25, ces mesures apparaissent d'autant plus importantes, et l'effort que l'on fait...

M. MacLaren: C'est juste.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McRae. J'aimerais remercier M. MacLaren.

M. Murta: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Murta, allez-y.

[Text]

Mr. Murta: A very short point of order. I am wondering, since Mr. MacLaren and the Canadian Trucking Association is really the first group that we have heard that has been critical of the bill itself and the transportation industry as such—and I know that I myself and other members, I guess, have meetings at the present time so we cannot go on with our meeting. I wonder whether the Committee would be in agreement to have Mr. MacLaren back, if he is agreeable, at some other time, at the discretion of the Committee itself.

• 1700

The Chairman: We were going to have a subcommittee meeting at five o'clock. I think that would be an appropriate time to bring up the subject and see whether it is agreeable, and we could pick a date.

Mr. MacLaren, thank you.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: In the event that the steering committee is not agreeable to having him back again, I wonder whether I could ask just one little short question in a bit of a summary. I am not sure whether the steering committee will be agreeable to having him back but . . .

Mr. McCain: Surely they would.

Mr. Mazankowski: I would hope so. I would just require one short answer and it might help me a lot in determining what profile I would adopt in terms of determining whether I would support the move to have Mr. MacLaren back or oppose it. I am in your hands, Mr. Chairman.

The Chairman: I have no particular objection. It is just that I have three other names . . .

Mr. Mazankowski: Oh, okay.

The Chairman: . . . and I would have to allow . . .

Mr. Mazankowski: That has helped me make my decision, then, Mr. Chairman.

An hon. Member: That should be enough to proceed with.

The Chairman: Can I proceed with . . .

Mr. Mazankowski: I am sorry.

The Chairman: Thank you.

Mr. MacLaren, thank you very much, sir, for appearing before us today.

We will stand Clause 1 and this Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

M. Murta: Puisque M. MacLaren et l'Association canadienne du camionnage sont les premiers à faire des critiques au sujet du projet de loi lui-même et de l'industrie du transport dans son ensemble . . . pour ma part—et c'est vrai par d'autres membres,—je dois me rendre à une autre réunion, si bien que nous devons lever la séance. Je me demande si les membres du comité seraient d'accord pour que M. MacLaren revienne, s'il le veut bien, un peu plus tard, si cela vous convient.

Le président: Nous sommes censés avoir une réunion du sous-comité à 17 h 00. Ce serait le bon moment de soulever cette question et de choisir une date ultérieure.

Monsieur MacLaren, je vous remercie.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Au cas où le comité directeur ne serait pas d'accord pour faire revenir M. MacLaren, peut-être pourrais-je poser une courte question en résumant un peu. Je ne suis pas certain que le comité directeur désire qu'il revienne, mais . . .

M. McCain: Il le sera sûrement.

M. Mazankowski: Je l'espère. J'aimerais recevoir une courte réponse qui m'aiderait à savoir si j'appuierai ou non la proposition de faire revenir M. MacLaren. Je m'en remets à vous, monsieur le président.

Le président: Je n'ai pas vraiment d'objection. Toutefois, j'ai encore trois autres noms . . .

M. Mazankowski: Très bien.

Le président: . . . et il me faudrait permettre . . .

M. Mazankowski: Cette réponse m'a aidé à prendre une décision, monsieur le président.

Une voix: C'est suffisant pour continuer.

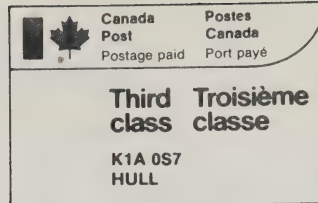
Le président: Puis-je continuer avec . . .

M. Mazankowski: Excusez-moi.

Le président: Merci.

Monsieur MacLaren, nous vous remercions beaucoup d'être venu aujourd'hui.

Nous réservons l'article 1, et le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



**Third Third
class class**

**K1A 0S7
HULL**

If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From the Canadian Trucking Association:
Mr. A. K. MacLaren, Executive Director.

De l'Association canadienne du camionnage:
M. A. K. MacLaren, directeur-exécutif.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 22

Thursday, April 13, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 22

Le jeudi 13 avril 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

CONCERNANT:

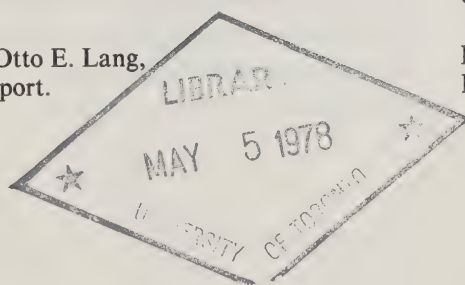
Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang,
Ministre des Transports.



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Andre	Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)
Benjamin	Forrestall
Bussières	Gendron
Dionne (<i>Kamouraska</i>)	Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Huntington	McKenzie
Lapointe	McRae
Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	Savard
Mazankowski	Smith (<i>Saint-Jean</i>)
McCain	Towers

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, April 12, 1978:

Mr. Cadieu replaced Mr. Malone.

On Thursday, April 13, 1978:

Mr. Benjamin replaced Mr. Symes;
Mr. Trudel replaced Mr. Flynn;
Mr. Douglas (*Bruce-Grey*) replaced Miss Nicholson;
Mr. Stevens replaced Mr. Cadieu;
Mr. Harquail replaced Mr. Smith (*Saint-Jean*);
Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. Baker (*Gander-Twillingate*);
Mr. Savard replaced Mr. Roy (*Laval*);
Mr. Andre (*Calgary Centre*) replaced Mr. Stevens;
Mr. Smith (*Saint-Jean*) replaced Mr. Harquail;
Mr. Huntington replaced Mr. Murta;
Mr. Harquail replaced Mr. Trudel.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 12 avril 1978:

M. Cadieu remplace M. Malone.

Le jeudi 13 avril 1978:

M. Benjamin remplace M. Symes;
M. Trudel remplace M. Flynn;
M. Douglas (*Bruce-Grey*) remplace M^{lle} Nicholson;
M. Stevens remplace M. Cadieu;
M. Harquail remplace M. Smith (*Saint-Jean*);
M. Roy (*Laval*) remplace M. Baker (*Gander-Twillingate*);
M. Savard remplace M. Roy (*Laval*);
M. Andre (*Calgary-Centre*) remplace M. Stevens;
M. Smith (*Saint-Jean*) remplace M. Harquail;
M. Huntington remplace M. Murta;
M. Harquail remplace M. Trudel.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 13, 1978
(24)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Andre (*Calgary Centre*), Benjamin, Bussières, Campbell (*LaSalle- mard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Dionne (*Kamouraska*), Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Gendron, Harquail, Huntington, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Savard, Smith (*Saint-Jean*) and Towers.

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

On Clause 1.

Mr. Mazankowski moved,—That in consideration of Bill C-17, the Auditor General of Canada be invited to appear before the Standing Committee on Transport and Communications to comment upon and to recommend ways and means of establishing effective measures to provide complete accountability to Parliament by the Canadian National Railways, a Crown Corporation, wholly owned by the people of Canada.

After debate thereon, the question being put on the motion, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Andre (<i>Calgary Centre</i>)	Mazankowski
Benjamin	McCain
Forrestall	McKenzie
Huntington	Towers—8

NAYS

Messrs.

Bussières	Lapointe
Collenette	Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)
Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)	McRae
Gendron	Savard
Harquail	Smith (<i>Saint-Jean</i>)—10

At 9:45 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 13 AVRIL 1978
(24)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 15 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Andre (*Calgary-Centre*), Benjamin, Bussières, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Dionne (*Kamouraska*), Douglas (*Bruce-Grey*), Forrestall, Gendron, Harquail, Huntington, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McKenzie, McRae, Savard, Smith (*Saint-Jean*) et Towers.

Compar it: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Article 1.

M. Mazankowski propose,—Que, au cours de son étude du bill C-17, le Comité permanent des transports et des communications invite le Vérificateur général du Canada   comparaître afin de faire des commentaires et de suggérer des moyens d'établir des méthodes efficaces qui permettraient de rendre compte devant le Parlement le Canadien National, société de la Couronne, propriété du peuple canadien.

Après débat, la motion, mise aux voix, est rejetée sur division par 10 voix contre 8:

POUR

MM.

Andre (<i>Calgary-Centre</i>)	Mazankowski
Benjamin	McCain
Forrestall	McKenzie
Huntington	Towers—8

CONTRE

MM.

Bussières	Lapointe
Collenette	Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)
Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)	McRae
Gendron	Savard
Harquail	Smith (<i>Saint-Jean</i>)—10

A 21 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 13, 1978

• (2010)

[Text]

The Chairman: Order, please. We do have a quorum. We will resume consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railways Act to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

On Clause 1

The Chairman: We have appearing before us this evening the Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport. We are also pleased to have with us, from the Canadian National Railways, Mr. R. A. Bandeen, president and chief executive officer.

Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am not sure whether it is a point of order or whether you have recognized me for the purpose of speaking. But perhaps arising out of the hearings that have been held to date and particularly out of the steering committee meeting that was held yesterday and the future deliberations of this committee, and having regard to the fact that we are now approaching the point where we have the Minister before us and are about to engage in clause-by-clause study, there are some concern that I would like to express at this time.

• (2015)

It arises out of the reports of the auditor General, his recent reports, 1976 and his report on Crown corporations, but more particularly the report that was tabled in the House of Commons yesterday by the Standing Committee on Public Accounts, which was a fairly extensive report on the operations and control and accountability of Crown corporations.

The Chairman: Could I just interrupt for one moment, Mr. Mazankowski? I have Mr. McKenzie first on the list. If you are going to go to any questioning of the Minister, I would rather either that you would be first on my list and then Mr. McKenzie or else I could mark your name down and come back to you after Mr. McKenzie.

Mr. Mazankowski: I am not sure whether this is a question or whether I might end up moving a motion. I think it has to do with the future conduct of the business of this committee. Perhaps, having due regard to that, it might be appropriate that I indicate what I have to say. Certainly I am in no way attempting to undermine my good friend and colleague, Mr. McKenzie.

My concern arises out of, particularly, the report that was tabled yesterday in the House of Commons, and I am sure, Mr. Chairman, you may not have had the opportunity of reviewing it. I have read it in part. The report, in short, recommends the necessity for improved procedures and mechanisms with respect to the matter of accountability to Parliament of Crown corporations.

I think the concern is further amplified by the fact that this particular bill, from what we have been able to discern, has a

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 13 avril 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Le quorum est atteint. Nous poursuivons l'étude du Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Article 1.

Le président: Nous accueillons ce soir l'honorable Otto Lang, ministre des Transports, ainsi que le président-directeur général des Chemins de fer nationaux du Canada, M. R. A. Bandeen.

Monsieur Mazankowski, un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'ignore s'il s'agit vraiment d'un rappel au Règlement ou si vous me donnez tout simplement la parole. Étant donné les réunions qui ont eu lieu jusqu'à maintenant et surtout celle du comité directeur tenue hier, en prévision des délibérations futures de ce Comité, et étant donné que le ministre comparaît aujourd'hui et que nous allons amorcer l'étude article par article, j'aimerais vous faire part de certaines préoccupations.

Elles découlent des rapports du vérificateur général, ses rapports les plus récents, celui de 1976 et celui portant sur les sociétés de la Couronne, mais également du rapport déposé hier à la Chambre des communes par le Comité permanent des comptes publics, un rapport élaboré sur les activités et la responsabilité des sociétés de la Couronne.

Le président: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Mazankowski. Le premier nom sur la liste est celui de M. McKenzie. Si vous avez l'intention de poser des questions au ministre, je pourrais vous donner tout d'abord la parole, et ensuite à M. McKenzie, ou l'inverse.

M. Mazankowski: Je ne sais trop si je vais poser une question ou si je présenterai une motion. Il s'agit de la conduite future des délibérations du Comité. Je devrais peut-être donc vous faire part de mon opinion. Je ne tente certainement pas de nuire à mon bon ami et collègue, M. McKenzie.

Mes préoccupations proviennent du rapport qui a été déposé hier à la Chambre des communes, et vous n'avez probablement pas eu l'occasion de le lire, monsieur le président. J'en ai lu des extraits. En résumé, le rapport recommande d'améliorer les procédures et mécanismes relatifs à la responsabilité des sociétés de la Couronne devant le Parlement.

Je suis d'autant plus préoccupé que le présent bill semble avoir pour effet de réduire le contrôle parlementaire. Étant

[Texte]

tendency to reduce parliamentary control. When you consider that this bill provides for a considerable debt reduction, which has the effect of freeing up the opportunity of financial manoeuvring—I do not want that word to be taken in the sinister context and I make no reflection on the current management of the corporation—and given the fact that the added flexibility that will be given to CNR with respect to capital investment, and perhaps, as well, given the general overriding concern of the public at large with respect to the behaviour and the management practices of Crown corporations, it seems to me very incumbent upon this Committee to explore and to examine very fully every available avenue, every available mechanism, to ensure that, because the CNR is a wholly-owned Crown corporation, by the people of Canada, here is proper and effective parliamentary control.

I should say as well, Mr. Chairman, that I think I detect in the testimony that we have received from the witnesses, namely, the officials of CNR, that this view is shared by the officials of the corporation as well, and I would hope by the Minister, because I know that the subject of Crown corporations is certainly one that has gained a lot of attention. It is the subject of a Royal Commission and I know that the appointment of the Comptroller General and the work of the Auditor General over the past number of years certainly have been directed towards ways and means of improving the accountability, the accounting mechanisms, to Parliament of Crown corporations.

• 2020

I think it is fair to say, Mr. Chairman, that this Committee has been grappling with this very important issue, and I think I speak for members on both sides. It is not a matter that is solely within the minds of members of the Conservative Party, but I am sure the members of the government party as well share that concern.

To this point in time we have not had any positive proposals or suggestions brought forth before this Committee, either by the people from CNR—and I am not sure whether it is their duty and obligation to do so—but I do detect their support for that kind of mechanism. Of course, this is the first opportunity that we have had the Minister before this Committee, and he may have something to add.

Given these facts, Mr. Chairman, I think the Committee should seriously give consideration to calling before this Committee the custodian of parliamentary control and parliamentary accountability, the person who is perhaps the most expert in the field, and that is the Auditor General of Canada. I think because he has undertaken to look into this whole question of Crown corporations, their relationship with government, their relationship with Parliament, I think it is really incumbent upon us to have the benefit of his advice and his expertise in trying to build into this piece of legislation the kind of mechanism that would ensure that Parliament and thereby the people of Canada have the kind of control which I believe is necessary in terms of providing a check and balance on a Crown corporation, not only CNR but any Crown corporation.

I think we are really here dealing with the grandad of all Crown corporations in CNR because it is symbolic to Canadian society. It is certainly one of the most important instru-

[Traduction]

donné que ce bill prévoit une renonciation de dette considérable, ce qui a pour effet de donner plus de liberté à cette société dans ses manœuvres financières—je n'emploie pas ce terme péjorativement et mes commentaires ne s'adressent pas à la gestion actuelle de la société—et étant donné qu'il donne plus de latitude au CN quant aux placements, et vu également que le public s'inquiète du comportement et des pratiques administratives des sociétés de la Couronne, il me semble que le Comité se doit de profiter de tous les recours dont il dispose pour assurer un contrôle efficace, étant donné que le CN est une société de la Couronne à part entière, propriété de la population du Canada.

J'ajouterais que les témoignages des membres du CN me laissent croire qu'ils partagent cette opinion, et également le ministre, je l'espère, étant donné qu'on accorde maintenant beaucoup d'attention aux sociétés de la Couronne. Elles font l'objet d'une commission royale d'enquête et je sais que la nomination du contrôleur général et les travaux entrepris par le vérificateur général au cours des dernières années ont certainement pour but de trouver des façons d'améliorer la responsabilité des sociétés de la Couronne devant le Parlement.

On peut dire, monsieur le président, que le Comité s'est attaqué à ce problème très grave, et je pense parler au nom des députés des deux côtés. Je suis sûr que les députés ministériels partagent aussi cette opinion.

Jusqu'à maintenant, les représentants du CN ne nous ont fourni aucune proposition ou suggestion concrète, et je ne suis pas sûr que ce soit là leur responsabilité, mais j'ai cru comprendre qu'ils étaient favorables. Bien entendu, c'est la première fois que le ministre comparaît devant le Comité, et il aura peut-être quelque chose à ajouter.

Cela dit, monsieur le président, le Comité devrait envisager sérieusement d'inviter à comparaître celui qui est chargé de veiller au contrôle parlementaire, celui qui est peut-être le plus compétent en la matière, le vérificateur général du Canada. Étant donné qu'il a étudié à fond les rapports des sociétés de la Couronne avec le gouvernement et le Parlement, nous devons de le consulter, en vue d'incorporer à ce projet de loi un mécanisme qui assurerait un contrôle efficace et indispensable de toutes les sociétés de la Couronne, par le Parlement et, par conséquent, par la population du Canada.

Nous discutons ici de l'ancêtre de toutes les sociétés de la Couronne, car le CN est une sorte de symbole dans la société canadienne. C'est certainement un outil indispensable de

[Text]

ments of Canadian unity and one of the most important instruments of tying Canada together.

Mr. Chairman, I would therefore like to propose this motion to the Committee, and I would hope that it would be given serious consideration. I would like to make the following motion:

Moved that, in consideration of Bill C-17, the Auditor General of Canada be invited to appear before the Standing Committee on Transport and Communications to comment upon and to recommend ways and means of establishing effective measures to provide complete accountability to Parliament by the Canadian National Railways, a Crown corporation, wholly owned by the people of Canada.

Mr. Chairman, I have this motion in both official languages. If the translation is not up to par, it is because I have done it in my own office and there could be some corrections, additions or deletions. But I would assure you that the spirit is there. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McKenzie: I would like to speak to the motion, Mr. Chairman, after you have spoken.

The Chairman: Gentlemen, you have heard the motion.

Mr. Loiselle: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Loiselle.

Mr. Loiselle: Before you entertain discussion on that motion, are you going to give your decision? Is the motion receivable or not? There is no use discussing that motion for an hour, if after an hour you declare that motion unreceivable. We have time to save here.

The Chairman: Thank you, Mr. Loiselle. The motion is in order.

Mr. Loiselle: On what grounds?

The Chairman: Mr. McKenzie, on this motion.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, I think what should be included in the motion is also that the Auditor General do a study and prepare a report for us on the pension aspect that we went into in some great detail in the past three committee meetings. Just to bring this up to date, I pointed out in the last Committee meeting that it appears the Pension Benefits Standards Act is not being fully or properly implemented. I think this Committee should take some positive action to do something about this problem and write to whoever is responsible for the Pension Benefits Standards Act to launch an immediate investigation to see if the CNR and the CPR are administering the act properly.

• 2025

The Chairman: Order. Mr. McKenzie, the debate has to be on the motion. I will entertain with regard to the pensions a little later, but you have to direct the debate on the motion and then come back to the article you are quoting.

Mr. McKenzie: I will add an amendment to that when you are ready to recognize it.

[Translation]

l'unité canadienne et un des plus importants moyens de communication entre les différentes régions du Canada.

J'aimerais donc proposer la motion suivante au Comité, et j'espère qu'on y accordera toute l'attention qu'elle mérite:

Je propose qu'au cours de l'étude du Bill C-17, le Comité permanent des transports et des communications invite le vérificateur général du Canada à comparaître pour faire part de ses commentaires et de ses recommandations sur les façons efficaces de rendre les Chemins de fer nationaux du Canada, une société de la Couronne qui est la propriété de tous les citoyens du Canada, entièrement responsable devant le Parlement.

Monsieur le président, j'ai des copies de la motion dans les deux langues officielles. Il y aura peut-être lieu d'apporter des corrections à la traduction française, étant donné qu'elle a été faite dans mon bureau. Mais je vous assure que l'intention est bien rendue. Merci, monsieur le président.

M. McKenzie: J'aimerais prendre la parole au sujet de la motion, monsieur le président, après que vous aurez parlé.

Le président: Messieurs, vous avez entendu la motion.

M. Loiselle: Monsieur le président, j'en appelle au Règlement.

Le président: Monsieur Loiselle.

M. Loiselle: Allez-vous rendre votre décision au sujet de cette motion avant d'amorcer la discussion? Il ne sert à rien d'en discuter pendant une heure si vous décidez qu'elle n'est pas recevable ensuite. On pourrait gagner du temps.

Le président: Merci, monsieur Loiselle. La motion est conforme au Règlement.

M. Loiselle: Pour quelles raisons?

Le président: Monsieur McKenzie, au sujet de la motion.

M. McKenzie: Monsieur le président, je crois qu'on devrait également mentionner que le vérificateur général rédige un rapport sur la question des pensions dont nous avons discuté en détail au cours des trois dernières réunions. En guise de mise à jour, je faisais remarquer à la dernière séance du Comité que la Loi sur les normes des prestations de pension n'est pas toujours appliquée correctement ou pleinement. Le Comité devrait prendre des mesures à cet égard et écrire au responsable de l'application de la Loi sur les normes de prestations de pension, afin que ce dernier lance une enquête immédiate à l'égard de l'application de cette loi par le CP ou le CN.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur McKenzie, il faudrait vous en tenir à la motion. J'accepterai une discussion sur les pensions un peu plus tard, mais, pour le moment, il faut vous en tenir à la motion, et ensuite, on reviendra à l'article que vous citez.

M. McKenzie: Je voudrais faire un amendement à la motion au moment où vous serez prêt à le recevoir.

[Texte]

The Chairman: All right.

Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: Merci, monsieur le président.

Je comprends bien les préoccupations de notre collègue, M. Mazankowski, à savoir que les corporations de la Couronne doivent être responsables devant le Parlement. Et c'est une chose, comme il l'a mentionné, qui préoccupe tous les députés de quelque côté de la Chambre qu'ils se trouvent.

Cependant, je crois qu'en ce qui concerne le projet de loi C-17, nous avons à l'intérieur de ce projet de loi des garanties qui nous permettent de ne pas être outre mesure inquiets en ce qui concerne la responsabilité du Canadien National envers le Parlement.

J'aimerais référer les membres du Comité à l'article 4 de ce projet de loi, à la page 3, où on dit:

Le paragraphe 38(1) de ladite loi est abrogé et remplacé par ce qui suit:

38. (1) Une vérification continue des comptes des chemins de fer nationaux doit être opérée par des vérificateurs indépendants, nommés chaque année par le gouverneur en conseil, qui doivent présenter un rapport annuel au Parlement sur leur vérification.

Je crois, monsieur le président, qu'il s'agit-là d'une garantie formelle qui est à l'intérieur du projet de loi et qui enlève, à mon avis, beaucoup de poids aux préoccupations du parrain de la motion. Je propose donc qu'on rejette cette motion.

Le président: Merci, monsieur Lapointe.

Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman. I realize that all members of this Committee are very concerned as to the administration of public funds, but as members of this Committee I do think we should recognize that we are entering a new era. The Public Accounts Committee has been working now for several months on the aspect of Crown corporations, and government members have been working just as diligently as other members on the Committee. Certainly I think we have to exercise care when we recognize this; that the Public Accounts Committee has entered into a full discussion on the assimilation, shall we say, of Crown corporations into the systems of the future.

In consideration of that, I think we have to use the report that was tabled in the House of Commons yesterday as the bible of guidance until such time as we have something else to go on. We recognize that the Lambert Commission is going to make a report some time in the future to future Parliaments, which will be all to the good; but in the meantime, I believe it is the responsibility of each and every member on this Committee to ensure that any action we take is going to be to the benefit not only of the corporation involved, but to the citizens of Canada.

Mr. Chairman, I would like to read to you two clauses of the report that was tabled in the House of Commons yesterday, which no doubt is in all members' offices. This is in Clause 12, and I would like to place it on the record:

[Traduction]

Le président: Très bien.

Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman.

I understand the concerns of our colleague, Mr. Mazankowski, with respect to the accountability of Crown corporations before Parliament. As he mentioned, it is a matter which concerns all the members on both sides of the House.

However, there are guarantees within Bill C-17 which should soothe any concerns that we might have regarding the accountability of the Canadian National before Parliament.

I refer members of the Committee to Clause 4, on page 3 of the bill, where it is written:

Subsection 38(1) of the said Act is repealed and the following substituted therefor:

"38.(1) A continuous audit of the accounts of National Railways shall be made by independent auditors appointed annually by the Governor in Council and the auditors shall report annually to Parliament in respect of their audit."

Mr. Chairman, I believe that this is a formal guarantee within the bill, which should alleviate considerably, in my opinion, the fears of the sponsor of the motion. I therefore propose that we reject the motion.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe.

Monsieur Towers.

M. Towers: Merci, monsieur le président. Je comprends très bien que tous les membres de ce Comité s'inquiètent de l'administration des deniers publics, mais comme membres du Comité, nous devons aussi reconnaître que nous sommes dans une nouvelle époque. Le Comité des comptes publics étudie depuis plusieurs mois toute la question des sociétés de la Couronne, et les députés du côté du gouvernement ont travaillé aussi diligemment que les autres membres du Comité. Aussi faut-il reconnaître que le Comité des comptes publics a discuté pleinement de l'intégration, si je peux m'exprimer ainsi, des sociétés de la Couronne dans les systèmes de l'avenir.

Compte tenu de ce fait, il faut utiliser le rapport déposé à la Chambre hier comme la bible même des politiques à venir, faute de mieux. Nous savons tous que la Commission Lambert soumettra un jour un rapport à un Parlement futur, rapport qui sera sans doute très utile; mais il incombe à chacun des membres du Comité d'assurer que toute mesure prise sera avantageuse, non seulement pour la compagnie, mais pour tous les Canadiens.

Monsieur le président, je voudrais lire deux articles du rapport déposé hier à la Chambre, et que les députés ont sans doute maintenant reçu. Il s'agit de l'article 12, que je veux faire paraître au procès-verbal:

[Text]

12. The testimony that your Committee heard led it to conclude that:

(a) the corporate form of organization as now used makes it possible for government activities involving the spending of substantial amounts of public funds to be carried on without adequate accountability to Parliament and Government.

• 2030

To protect the interests of the people of Canada, immediate action is essential to improve the way Parliament and the Government establish and set objectives for government-controlled corporations and monitor, control and receive an accounting from them; and

b) although many practices now permitted are quite suitable for commercial financially viable corporations, government-controlled corporations should receive this freedom only when they meet Parliament's criteria for being truly commercial and do not intend to seek significant government funds. Your Committee believes that all public funds demand public accountability, regardless of the form of organization through which the funds are administered.

13. Your Committee also believes that: a) Parliament could have much more control, as hereafter described, in establishing and monitoring the objectives and activities of corporations without undermining in any way the responsibility and accountability of their boards of directors and management;

Mr. Chairman, I could go on and quote more recommendations from this report but I think it probably behooves the members of this Committee to give this report strict attention before we make any moves that are not going to be in the best interest of Canada, Canadians and, as a result, Parliament, for which we are all responsible.

Therefore, I would hope that members opposite would give credence to this motion as presented because surely we should, if at all possible, have the wisdom and the advice and the guidance of the chief finance officer of Canada who is Auditor General. Surely members opposite would not deny this Committee his advice and guidance and I would hope that if there were any opposition to this motion, there could be reconsideration given to it. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Towers.

Monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Comme M. Towers, monsieur le président, j'ai eu l'occasion de siéger au comité des Comptes publics. Maintenant, il aurait pu continuer à lire car dans ce rapport, il y a 127 articles.

Ce qu'il ne nous a pas dit, c'est que toutes les sociétés de la Couronne ne sont pas structurées de la même façon. Il y a plusieurs sortes de sociétés. Je suis certain que le paragraphe

[Translation]

12. Les témoignages entendus par le Comité l'incitent à conclure que:

a) l'organisation sous forme de société qui est utilisée actuellement permet que soient poursuivies des activités gouvernementales entraînant la dépense de sommes importantes prélevées sur les fonds publics sans qu'il y ait obligation d'en rendre dûment compte devant le Parlement ou le gouvernement.

Pour la protection des intérêts des Canadiens, il est essentiel de prendre des mesures immédiates pour améliorer la manière dont le Parlement et le gouvernement établissent et fixent des objectifs aux sociétés relevant de ce dernier afin de les contrôler et de les obliger à rendre des comptes; et

b) même si une bonne partie des pratiques actuellement autorisées conviennent parfaitement à des sociétés commerciales financièrement viables, les sociétés contrôlées par le gouvernement ne devraient recevoir cette liberté que lorsqu'elles répondent aux critères énoncés par le Parlement et que celui-ci estime qu'elles ont un caractère véritablement commercial et qu'elles n'ont pas l'intention de demander des fonds publics importants. Votre comité estime que tous les fonds publics doivent être comptabilisés, indépendamment de la forme de l'organisme qui les administre.

13. Votre comité estime également que: a) le Parlement pourrait exercer beaucoup de contrôle, tel que décrit plus loin, dans la détermination et le contrôle des objectifs et des activités de ces sociétés sans limiter aucunement la responsabilité de leur direction et de leurs conseils d'administration, ni leur obligation de rendre des comptes;

Monsieur le président, je pourrais citer d'autres recommandations de ce rapport; il incombe aux membres de ce Comité de l'étudier attentivement avant que nous prenions des décisions qui ne seraient pas dans le meilleur intérêt du Canada et, conséquemment, du Parlement, dont nous sommes tous responsables.

J'espère donc que les membres de l'autre côté appuieront cette motion telle que présentée, car nous devrions, dans la mesure du possible, profiter de la sagesse et des conseils de l'agent des finances en chef du Canada, le vérificateur général. Les membres de l'autre côté ne veulent certainement pas refuser au Comité les conseils et la direction du vérificateur général, et j'espère que, si les membres de l'autre côté s'opposent à cette motion, ils se raviseront. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Towers.

Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, like Mr. Towers, I attended the meetings of the Public Accounts Committee. Now he could have continued reading, because in that report, there are 127 clauses.

What he has not said is that all Crown corporations do not have the same structures. There are many kinds of corporations. I am sure that the paragraph quoted has no application

[Texte]

qu'il vient de nous lire ne s'applique pas au cas que nous avons devant nous ou au projet de loi que nous étudions. Cette société est déjà régie, elle est déjà couverte. Elle soumet un rapport annuel; ce rapport-là est étudié, il vient ici devant ce comité. Maintenant, cet article que nous avons devant nous ne change pas du tout l'aspect qui est soumis et est tout à fait superflu parce que les précautions dont on semble se préoccuper de l'autre côté sont déjà présentes.

Si on me disait que les chemins de fer nationaux du Canada constituent une nouvelle société qui n'est pas connue du Comité ou des députés, je voudrais peut-être à ce moment-là qu'on soit sous la juridiction du vérificateur général du Canada et qu'on amène une nouvelle société, une nouvelle structure, une nouvelle façon de procéder. Le seul fait d'élargir ou d'enlever certains moyens de financement ne change rien aux préoccupations qui font, j'en suis certain, l'objet de l'étude que nous avons devant nous, présentement.

Les recommandations du comité des Comptes publics dépassent de beaucoup le seul paragraphe qui a été soumis, je me permets de me répéter. Mais encore une fois, la motion ne donnerait pas plus de pouvoirs, parce que nous les avons déjà. C'est pour cela que j'ai dit tout à l'heure que c'était superflu et que je me propose de voter contre cela. Ce n'est pas parce que je n'ai pas les mêmes préoccupations. Mais je suis tout à fait sûr que les préoccupations que nous avons à ce moment-ci sont adéquatement couvertes par le paragraphe qui a été lu par M. Lapointe tout à l'heure et peuvent même se joindre aux autres recommandations. C'est beaucoup plus large que ce qui est contenu dans un seul paragraphe. Je pourrais, vous lire des douzaines de recommandations, mais cela ne changerait rien au contexte que je viens de vous exposer.

J'espère que mes autres collègues vont approuver ce que je viens de vous dire. Ce serait seulement multiplier des structures qui nous donneront absolument rien parce que les contrôles que nous recherchons sont tous à notre disposition, tant à la Chambre des communes que lors de l'étude du rapport annuel de cette société.

Le président: Merci, monsieur Trudel. Is the Committee ready for the question? Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I respect the opinion of the gentleman who has just spoken, but I submit to you that there are some regulations missing, otherwise we would not be here for the fourth time to do the same job. We would not be here again, since 1952, to try to establish the proper debt equity ratio for a corporation which had a competitive debt equity ratio in 1952.

Mr. Chairman, something has escaped Parliament and so we are now in the position where once again this corporation is asking us to forgive the biggest part of \$1 billion in debt. Perhaps one of the things which is missing in the present act, and which is certainly missing in its amendment, is the fact that there is no legislative deadline by which Parliament is governed to act so that the report of the CNR will be before us at a given date.

Secondly, we do not have an opportunity to discuss the report of the CNR or other Crown corporations in the depth which is required. It is a very brief and cursory review that we

[Traduction]

to the corporation concerned here, or to the bill under consideration. The Crown corporation concerned is already regulated, it is already covered. It submits an annual report; and that report is examined, it comes here before this Committee. The clause quoted changes nothing to the problem before us, and is indeed superfluous because the safeguards which seem to concern the other side have already been included.

If I were told that the Canadian National Railways were a new corporation, unknown to this Committee or to its members, I might then want it scrutinized by the Auditor General of Canada, and constituted under a new form with new procedures. The very fact of extending, or suppressing certain financial procedures, changes in no way, I am sure, the concerns in regard to the issue actually under consideration.

The recommendations of the Public Accounts Committee go far beyond the clause quoted, which bears repeating. So, once again, the motion would give us no more powers than we presently have. That is why, a few moments ago, I said that the motion was superfluous, and that I propose to vote against it. It is not because I have not the same concerns, it is only that I am quite sure that the concerns raised are quite adequately covered by the clause which Mr. Lapointe read earlier, and indeed support the other recommendations. The whole issue is much larger than what is covered by that single paragraph. I could read you dozens of recommendations, but this would not change at all the context which I have just given.

I hope my other colleagues will approve what I have just said. We would only be increasing the number of structures, which would add nothing, since the controls we are seeking are already available, through the House of Commons, or through the study of the annual report of that corporation.

The Chairman: Thank you, Mr. Trudel. Le Comité est-il prêt à voter? Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, je respecte l'opinion du député qui vient de parler, mais je prétends qu'il manque certains règlements, autrement, nous ne serions pas réunis pour la quatrième fois pour faire le même travail. Nous ne serions pas de nouveau ici pour tenter d'établir, depuis 1952, le coefficient de solvabilité d'une société qui avait un coefficient de solvabilité concurrentiel en 1952.

Monsieur le président, quelque chose a échappé au parlement, et de nouveau, cette société nous demande d'oublier la majeure partie de sa dette de 1 milliard de dollars. Ce qui manque peut-être dans la loi actuelle, et certainement dans son amendement, c'est qu'il n'y a pas de délai législatif permettant au Parlement d'agir et de demander que le rapport du CN lui soit soumis avec une certaine date.

Deuxièmement, nous n'avons pas l'occasion de discuter en profondeur du rapport du CN ou de ceux des autres sociétés de la Couronne, comme il faudrait le faire. Nous leur accordons

[Text]

give by virtue of the time allotted to the Committee. Therefore, I think it is rather mandatory that before we choose to give up \$1 billion of public money, or the biggest part of it, and pass this act, that Parliament as a whole is entitled to and should have the opinion of the Auditor General who has gone into this quite in depth.

Perhaps I might have a different point of view, Mr. Chairman, if there were a legislative obligation on the minister and the corporation that not later than a point in time Parliament will have an opportunity to dig in-depth into the operations of the CNR. Its big problem has been, and perhaps is the cause of its present position, that it has been politically controlled, that management has not had as free a hand as it should have had. Perhaps that is what the Auditor General wants to tell us. If it is, it is something that the public should know.

Projects of the CNR have habitually been based upon urgency relative to election time, and it is not uncommon that members of Parliament would be urging their CNR representatives to hasten a particular project. Whether it was beneficial to the transportation or not, it might be beneficial to the member or the government of the day. But that is not given them, the basis for a business type of operation. Perhaps that is something that we should know about. Will that be eliminated, will it be removed by this legislation? I do not think so, Mr. Chairman. So while it has been operating as a corporation, superficially free to operate as it might wish, it has, on the other hand, been a corporation running under strictures which are not common to most companies in their class and size of operation.

Mr. Chairman, before this Committee decides to report this bill to the House of Commons, to forgive \$800 million worth of debt, we should have the Auditor General's analysis of what has happened and what might happen if things are allowed to operate within the same parameters that have been extended to the corporation in the past.

I very strongly favour the motion, and particularly in view of the size of the amount of money involved, I think we certainly should get every shred of information we can for the benefit of Parliament, the benefit of the CNR and the benefit of the minister. All concerned would be better served by the presence of such a witness before this Committee, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Andre.

Mr. Andre: Thank you Mr. Chairman. I too would like to speak in favour of this motion. My colleague, Mr. Towers, read from the report of the Public Accounts Committee. It is worth reminding this Committee that that report arose out of a study by the Public Accounts Committee of the Auditor General's study into Crown corporations. The Auditor General undertook a major investigation and study of Crown corporations, and we are all aware of some of the conclusions, the most newsworthy being that the standard of financial control within Crown corporations was significantly below minimum acceptable levels. He was not talking specifically about CNR in that regard but Crown corporations in general.

[Translation]

un examen très bref, très superficiel, étant donné le peu de temps dont nous disposons au Comité. Il faudrait donc, à mon avis, avant d'accorder un milliard à même les fonds publics, ou la majeure partie de cette somme, d'adopter par conséquent ce bill, que le Parlement puisse obtenir l'opinion du vérificateur général et fasse un examen approfondi de la question.

J'aurais peut-être une opinion différente, monsieur le président, si le ministre et la société étaient obligés par la loi de présenter un rapport, à un certain moment, afin que le Parlement ait l'occasion d'étudier sérieusement les activités du CN. Le problème majeur a été, et c'est peut-être également la cause de sa position actuellement, que la société a été contrôlée politiquement, que la direction n'a pas eu la liberté d'agir nécessaire. C'est peut-être ce que le vérificateur général veut nous dire. Dans ce cas, le public est également en droit de savoir.

Les projets du CN coïncident habituellement avec le moment des élections, et ce n'est pas nouveau pour les députés d'exhorter les représentants du CN à accélérer un certain projet. Quant à savoir si c'est avantageux pour l'industrie du transport ou non, ce pourrait l'être pour un député ou pour le gouvernement élu. Toutefois, la société n'en retire pas ce qui est nécessaire pour une entreprise de ce genre. Il faudrait peut-être que nous soyons au courant. Est-ce que cette situation va disparaître avec cette législation? Je ne le sais pas, monsieur le président. Même si la société fonctionne en tant que corporation, libre à première vue de fonctionner comme elle le désire, elle a par ailleurs des structures qui ne sont pas communes à la plupart des sociétés ayant des activités de ce genre et de cette importance.

Monsieur le président, avant que le Comité décide de faire rapport du bill à la Chambre des communes, d'effacer cette dette de 800 millions, nous voudrions une analyse du vérificateur général de ce qui s'est produit, de ce qui pourrait arriver si nous permettons que la société fonctionne dans les paramètres qui lui ont été accordés par le passé.

Je suis fortement en faveur de la motion, étant donné surtout l'importance de la dette, mais il nous faudrait obtenir toutes les bribes d'information existantes. Ce serait à l'avantage du Parlement, du CN et du ministre. Toutes les personnes concernées ne pourraient que bénéficier de la présence d'un tel témoin devant le Comité, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Andre.

M. Andre: Merci, monsieur le président. Je voudrais également parler en faveur de la motion. Mon collègue, M. Towers, a lu des extraits d'un rapport du Comité des comptes publics. J'aimerais rappeler aux membres du Comité le rapport qui a fait suite à l'examen, par le Comité des comptes publics, de l'étude du vérificateur général sur les sociétés de la Couronne. Le vérificateur général avait entrepris une importante étude relative aux sociétés de la Couronne. Nous sommes tous au courant des conclusions, la plus importante étant que la norme de contrôle financier des sociétés de la Couronne était tout à fait inférieure au niveau acceptable. Il ne parlait pas spécifiquement du CN, mais des sociétés de la Couronne en général.

[Texte]

• 2040

But an additional result of that extensive study, in addition to the report of the Auditor General, was the fact that the Auditor General and his office gained a great deal of knowledge about Crown corporations and the difficulties they have. He and his office reached a number of conclusions on how democratic control could be exercised over Crown corporations, which, by definition, belong to the government and therefore should be under the control of the people's representatives—which we are.

It would seem to me that this Committee would be failing in its responsibility if we did not take advantage of this expertise that is available in the Auditor General's office and which the Auditor General is most interested in bringing to the attention of Parliament and the people of Canada, so that there could be better democratic control over the operation of Crown corporations.

It is not a simple problem. The mere counting of the number of Crown corporations in Canada seems to be a difficult problem. The number was 366 last May, 387 this January, and who knows what the number is now. The Privy Council office has undertaken and produced a blue book or white paper or something on Crown corporations that really goes full circle. They talk about the problems and, in coming up with solutions, come back to more problems.

The Auditor General has acknowledged that it is not a simple question to address, but he starts from the premise that, in a democracy, in a parliamentary democracy as we have, there must be parliamentary control, there must be control by members of Parliament, by the people's representatives. They must be responsible for the operation of corporations, agencies, departments of government.

He recognizes that where these corporations operate in the commercial sphere there are peculiar difficulties involved. As a result of that study and of that frame of reference, which I hope everybody on this Committee would agree to, he has, in connection with another Crown corporation, made known to another committee that he would see certain changes made in the way we approach the question of holding Crown corporations accountable.

I think the advice the Auditor General has to offer, the suggestions he might make as to how there could be parliamentary control, proper parliamentary responsibility, and still allow the corporations to operate in an efficient commercial manner, is advice that we would be remiss if we did not at least listen to and probably incorporate into final legislation.

For that reason, Mr. Chairman, I strongly recommend to the Committee that we take the step of inviting the Auditor General here to take advantage of the information and expertise that he has gained through this very extensive study of Crown corporations undertaken by his office; that we hear his representations. Even if they should be dismissed ultimately, at least we, as a Committee, will be able to state accurately that we acted responsibly and took into account all the available

[Traduction]

Un autre résultat de cette vaste étude, en plus du rapport du vérificateur général, était que le vérificateur général et son bureau avaient acquis une plus grande connaissance des sociétés de la Couronne et des difficultés qu'elles éprouvent. Son bureau et lui-même en sont donc arrivés à un certain nombre de conclusions sur la façon dont le contrôle démocratique pouvait être exercé sur les sociétés de la Couronne qui, par définition, appartiennent au gouvernement et ne devraient pas, par conséquent, être contrôlées par les représentants du peuple, c'est-à-dire nous.

Il me semble que les membres du Comité manqueraient à leurs responsabilités s'ils ne profitaient pas des connaissances disponibles au Bureau du vérificateur général. Le vérificateur général est très intéressé à les porter à l'attention du Parlement et du peuple canadien, afin qu'un meilleur contrôle démocratique soit exercé sur les activités des sociétés de la Couronne.

Le problème n'est pas simple. Le simple fait de compter le nombre de sociétés de la Couronne au Canada semble poser un problème difficile. Il y en avait 366 en mai dernier, 387 en janvier, qui sait combien il y en a maintenant. Le Conseil privé a décidé de publier un Livre bleu, blanc, ou autre, sur les sociétés de la Couronne, pour en faire le tour. Il discute des problèmes et, en proposant des solutions, crée d'autres problèmes.

Le vérificateur général a reconnu que la question était complexe, mais il adopte comme prémisse l'idée que, dans une démocratie parlementaire comme la nôtre, il doit y avoir un contrôle parlementaire, un contrôle exercé par les députés, les représentants du peuple. Ils doivent être responsables des activités des sociétés, des organismes et des ministères du gouvernement.

Il reconnaît que là où ces sociétés fonctionnent dans le secteur commercial, il y a des problèmes bien précis. A la suite de cette étude, et de ce mandat, pour lesquels, j'espère, vous êtes tous d'accord, il a, conjointement avec une autre société de la Couronne, fait savoir à un autre comité que, selon lui, certains changements doivent être faits dans la façon d'aborder la question de tenir les sociétés de la Couronne responsables.

Les conseils que le vérificateur général peut offrir, les suggestions qu'il peut faire quant à l'exercice de ce contrôle parlementaire, d'une responsabilité parlementaire adéquate, permettant toujours aux sociétés de fonctionner d'une façon commerciale efficace, constituent des conseils que nous serions impardonnables de ne pas écouter au moins; il faudrait probablement les incorporer finalement dans une loi.

Pour cette raison, monsieur le président, je recommande fortement aux membres du Comité de prendre les mesures nécessaires pour inviter le vérificateur général, afin que nous puissions profiter de ses connaissances et des renseignements qu'il a acquis lors de la très vaste étude de son bureau relative aux sociétés de la Couronne. Cela nous permettrait de connaître ses instances. Même si nous devions plus tard les mettre de côté, en tant que Comité, nous pourrions au moins dire que

[Text]

information and did not refuse to listen to ideas or suggestions which we did not originate from ourselves or from another source that we have a partisan interest in. I think if we did that, Mr. Chairman, we would be demonstrating a far greater degree of responsibility than if we, as a committee, voted against this motion and refused to listen to the Auditor General and refused to hear what advice he has to offer.

• 2045

The Chairman: Thank you, Mr. Andre. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, I also wish to speak on this motion. One thing that has been proven over the last couple of years is that over the last 10 or 15 years Parliament has not been accountable and there has been no proper accounting procedures to deal with the federal government's four Crown corporations. There have been some very serious charges made by the Pensioners' Association, the truckers and what have you, and it is time that we became responsible, not only as members of Parliament in these committees, instead of sloughing everything off. Now, Mr. Maclaren of the Canadian Trucking Association appeared here recently and, in Committee, he pointed out that Mr. Bandeen informed Mr. Mazankowski, on page 17:30 of the Committee minutes, that after the 1952 recap bill CNR had a debt equity ratio of 53 per cent, yet Mr. Maclaren produced documents written by the CNR in 1962 memorandum, Exhibit 3, showing that the CNR had roughly the same equity ratio as CPR, 31 to 32 per cent, after 1952. Now he asks why did Mr. Bandeen mislead the Committee, since the last recap in 1952 was to put CNR on an equal debt equity ratio to that of CPR. And it did, and now the CNR is back before Parliament, trying to get back on the same ratio as CPR. Apparently they lost the ratio due to a wild spending spree. What guarantee does this Committee have that history will not again repeat itself 10 years from now?

Mr. Chairman, we are not actuaries or accountants. We have these charges made by the Trucking Association, the pensioners, and there is no way that this Committee can deal with these types of charges. That is why we have an Auditor General. And that is why the government is apparently appointing a Comptroller General, because everything is out of control. There is no proper accounting system. We just simply do not know what is going on. And we are entitled to know what is going on. That is what we have the Auditor General for. And I am quite sure the Auditor General would agree to appear; he has been most co-operative in dealing with the public accounts and assisting us. We most certainly should consider this recommendation. And anybody who does not want the Auditor General to give a full and complete report to a bunch of novices like us in this room can only be accused of covering up.

An hon. Member: Hear, hear!

[Translation]

nous avons agi de façon responsable et tenu compte de tous les renseignements disponibles, sans refuser d'écouter les idées ou les suggestions qui ne venaient pas de nous-mêmes ou d'une autre source où nous avons un intérêt politique. Ce faisant, monsieur le président, nous manifesterions un plus haut degré de responsabilité que ce ne serait le cas, si, en tant que Comité, nous votions contre cette motion et refusions d'entendre le vérificateur général, d'entendre les conseils qu'il a à nous donner.

Le président: Merci, monsieur Andre. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Monsieur le président, je veux également parler en faveur de la motion. Une des choses prouvées au cours des dernières années, au cours des 10 ou 15 dernières années, c'est que le Parlement n'a pas été responsable et qu'il n'y a pas eu vraiment de méthodes comptables adéquates pour traiter des sociétés de la Couronne du gouvernement fédéral. Des accusations très sérieuses ont été portées par l'Association des retraités, les camionneurs et d'autres. Il est temps que nous prenions nos responsabilités, d'abord parce que nous sommes des députés, au lieu de tout laisser tomber autour de nous. M. Maclaren, de l'Association du camionnage du Canada, a comparu ici récemment. Il a souligné que M. Bandeen avait informé M. Mazankowski, ainsi qu'il est rapporté à la page 17:28 du compte rendu, qu'après le bill de 1952 concernant la recapitalisation du CN, cette société avait un coefficient de solvabilité de 53 p. 100; pourtant, M. Maclaren a fourni des documents écrits provenant d'un mémoire du CN de 1962, la pièce 3, indiquant que le CN avait à peu près le même coefficient que le CP, soit 31 à 32 p. 100, après 1952. Il a demandé pourquoi M. Bandeen avait trompé le Comité, étant donné que la dernière recapitalisation, en 1952, visait à placer le CN sur le même pied que le CP, pour ce coefficient. C'est ce qui est arrivé, et maintenant, le CN s'adresse de nouveau au Parlement pour essayer d'obtenir le même coefficient que le CP. Apparemment, ils l'ont perdu à cause de dépenses exorbitantes. Quelle garantie le Comité a-t-il que ces choses ne vont pas se reproduire dans dix ans?

Monsieur le président, nous ne sommes pas des actuaires ni des comptables. Ces accusations ont été portées par l'Association du camionnage, les retraités, et nous n'avons aucun moyen de donner suite à ce genre d'accusations. C'est pour cela que nous avons un vérificateur général. Et c'est pourquoi le gouvernement nomme apparemment un contrôleur général, car tout semble échapper à son contrôle. Il n'y a aucun système de comptabilité approprié. Nous ne savons tout simplement pas ce qui se passe. Nous avons pourtant le droit de le savoir. Je le répète, c'est pour cela que nous avons un vérificateur général, et je suis certain qu'il serait d'accord pour comparaître. Il a été très coopératif par le passé et il nous a bien aidés pour les comptes publics. Nous devons certainement étudier cette recommandation. Et quiconque ne veut pas que le vérificateur général donne un rapport complet et approfondi à un groupe de novices tels que nous ne peut être accusé que de vouloir dissimuler quelque chose.

Une voix: Bravo! Bravo!

[Texte]

Mr. McKenzie: That is right. These gentlemen here just love to slough all this off. Some of them have been doing it for 20 years. But I am not going to do it. And I am not going to support this. We have a responsibility to be accountable to the people of Canada, what you do with the truckers, with these charges, or the pensioners or anybody else. And I think anybody who has the nerve to vote against this motion is a most irresponsible member of Parliament.

That is all I have to say at this time. But I will be presenting a further amendment to this motion, Mr. Chairman.

An hon. Member: Innuendo.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Order, please.

Mr. Mazankowski: It is not innuendo; it is fact.

The Chairman: Order, please.

Mr. McKenzie: Read the Auditor General's report.

Mr. Mazankowski: That is right.

The Chairman: Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Is it my turn, Mr. Chairman? Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: When do you get down to this end of the line?

Mr. Mazankowski: You are not even on the list, Ben, unless you stick your hand up.

The Chairman: Order, please. We have listened to other members and I think it is just common courtesy to listen to Mr. Huntington. Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman. May I say it is a pleasure to be back on your Committee, sir, for a few hours. It has been some time. I used to enjoy it very much. If you will pardon me, I probably have not the library of knowledge in my head I should have but I am very interested in the subject matter and the motion that has been put forward by Mr. Mazankowski. I think it is a very fundamental and important matter, and I think the tabling of the Public Accounts report yesterday in the House of Commons is a way of introducing that subject matter to this Bill C-17.

• 2050

Now, what we are really dealing with is accountability of Crown corporations to Parliament, and is Parliament going to have a satisfactory way of reviewing accountability and setting the criteria for behaviour and accountability of corporations that are financially viable?

All of us as Canadians are vitally interested in the performance and behaviour of a Crown corporation of the magnitude and importance of Canadian National Railway. We all want it to do well. We all want it to set a pace and a standard. There is some debate as to the quality of performance that it needs. In other words, is it to be a high-profit-making organization, being a source of good investment for pension funds, etc., or is it to serve some transport need in a country as vast and as wide

[Traduction]

M. McKenzie: C'est exact. Ces messieurs, ici, aiment bien se débarrasser de tout. Certains le font même depuis 20 ans. Mais je ne vais pas le faire, et je ne vais pas le supporter non plus. Nous avons des comptes à rendre aux Canadiens, nous devons répondre aux accusations portées par les camionneurs, les retraités ou autres. Celui qui aura le culot de voter contre cette motion ne peut être qu'un député irresponsable.

C'est tout ce que je voulais dire pour l'instant. Je présenterai un amendement à cette motion plus tard, monsieur le président.

Une voix: Ce sont des insinuations.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Il ne s'agit pas d'insinuations, ce sont les faits.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. McKenzie: Lisez le rapport du vérificateur général.

M. Mazankowski: C'est exact.

Le président: Monsieur Huntington.

M. Huntington: Est-ce mon tour, monsieur le président? Merci beaucoup.

M. Benjamin: Quand arriverez-vous au bout de la ligne, ici?

M. Mazankowski: Vous n'êtes même pas sur la liste, Ben, à moins que vous ne leviez la main.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons entendu les autres députés, et ce n'est que pure courtoisie, à mon avis, que d'entendre M. Huntington. Monsieur Huntington.

M. Huntington: Merci, monsieur le président. Je dois dire, monsieur le président, que c'est un plaisir de revenir à votre Comité pour quelques heures. Cela fait déjà quelque temps que je n'y étais pas. J'aimais beaucoup assister aux réunions. Pardonnez-moi, je n'ai probablement pas toute la science dans ma tête, mais je m'intéresse beaucoup au sujet en discussion et à la motion qu'a présentée M. Mazankowski. C'est une question fondamentale et importante et le dépôt du rapport des Comptes publics hier à la Chambre des communes est un moyen de présenter le sujet de ce Bill C-17.

Nous traitons maintenant en réalité de la responsabilité des sociétés de la Couronne envers le Parlement, le Parlement va-t-il trouver un moyen satisfaisant d'examiner cette responsabilité et d'établir des critères de comportement et de responsabilité des sociétés qui seront financièrement viables?

Nous tous, en tant que Canadiens, sommes fondamentalement intéressés au rendement et au comportement d'une société de la Couronne, de l'étendue et de l'importance des Chemins de fer nationaux du Canada. Nous voulons tous qu'elle marche bien. Nous voulons tous qu'elle soit un chef de file et un exemple. Il y a des discussions quant à la qualité du rendement qu'il lui faut. Autrement dit, doit-elle être l'organisation qui fait de gros profits tout en étant une source de bon

[Text]

as Canada? Some areas of service are capable of being financially viable; others require subsidy.

Now, if I could, Mr. Chairman, I would like to return to 1952, when I understand back in those days CNR went through a recap and the matter of debt cancellation similar to the items in Bill C-17 that we are here to discuss today. In 1952, following that recap, sir, I believe CNR was in a position at that time and in that market to show financial viability, and I believe following that reorganization it did. What happened to it following that reorganization? Why was the matter of depreciation not fully calculated in at that time? Why do they have to come back now with a calculation to go back into a retroactive period?

As I understand some of the figures—and again I do not want to give you the impression I have any in-depth knowledge here—CN's debt ratio at that time was very similar to the CPR's. I think it was 32.7 per cent and the CPR's was 31.9. And then what happens following the recap? We find CNR in a period of eight years going out and getting into \$1.8 billion worth of investment. Now, if that type of expenditure had been made with wisdom, had been made with an idea to earning a profit, had been without waste, how come the CNR would not be one of the best investments in the world today? But with that rapid expenditure of capital and money into physical plant, it puts itself back into a loss position. Surely to goodness, Mr. Chairman, with that history that is not that far back already being reviewed in this Committee, surely it is within the attitude of responsibility of every single member of Parliament, when we have a bill of this magnitude and importance before us, to review this with all the care and attention we can give it.

What is going to happen here? The reasoning behind the bill says that the CNR now will be able to go to the private money markets. Is it going to the private money markets with balance sheets and ratios that are comparable to organizations' in the private sector that have to act within a discipline that does not have a rich aunt or a mother or a government to keep running to every time they spend more than they should, every time they bought a machine that did not turn out to do so well? Surely to goodness we have an opportunity here as Parliamentarians to say at this time in this reorganization, are we going to have a repeat of the 1952 recap or are we going to put some substance and some structure underneath this move that will be of benefit, not only to the management of CNR but will assure the people of Canada that at last something is starting to happen in the Parliament of Canada, that we are going to hold these corporations accountable to us? We want a mechanism of review. They are sending them into the private money market; they are claiming that is one of the reasons for this bill being put before us, they have to have these ratios and this quality of balance sheet in order to borrow in the competitive, disciplined money markets of the world.

[Translation]

investissement pour les fonds de pension, etc., ou doit-elle servir aux besoins des transports dans un pays aussi vaste et aussi grand que le nôtre? Certains secteurs de services sont financièrement viables, d'autres ont besoin de subventions.

Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais revenir à 1952, alors qu'à ce moment-là le CN a connu une recapitalisation et une annulation de la dette semblable à ce que le Bill C-17 prévoit dans nos discussions aujourd'hui. En 1952, à la suite de cette recapitalisation, je crois que le CN était dans une position à ce moment-là et faisait partie d'un marché indiquant qu'elle était financièrement viable et à la suite de la réorganisation, ce fut le cas. Que s'est-il produit à la suite de cette réorganisation? Pourquoi l'amortissement n'a-t-il pas été complètement calculé à ce moment-là? Pourquoi la société doit-elle revenir maintenant avec des calculs lui permettant de revenir à une période rétroactivement?

Si j'ai bien compris, certains chiffres—je ne veux pas vous donner l'impression de nouveau que j'ai une connaissance approfondie de la question—du rapport dette-plus value du CN à ce moment-là était très semblables à ceux du CP. Le pourcentage pour le CN était de 32.7 et celui du CP 31.9. Que s'est-il produit après cette recapitalisation? Nous voyons le CN pendant les huit années qui ont suivi faisant des investissements de 1.8 milliard de dollars. Si ce genre de poste avait été fait sagement, dans l'idée de faire des bénéfices, sans gaspillage, comment se fait-il que le CN ne constitue pas un des meilleurs investissements dans le monde aujourd'hui? Mais à cause de ces dépenses de capital rapides dans la structure physique de l'entreprise, le CN se retrouve en position déficitaire. Monsieur le président, il va s'en dire que cette histoire ne remonte pas bien loin et qu'elle fait déjà l'objet d'une étude au comité. L'attitude de chaque député parlementaire doit être responsable, étant donné que nous avons un bill de cette importance et de cette ampleur ici qu'il nous faut l'étudier et y apporter toute l'attention voulue.

Qu'arrivera-t-il? La raison d'être de ce bill c'est que le CN maintenant pourra aller sur les marchés financiers privés. La société ira-t-elle avec des bilans et des rapports qui se comparent aux organisations du secteur privé qui agissent avec discipline, qui n'ont pas de tante riche ou une mère ou un gouvernement à qui s'adresser chaque fois qu'elles dépensent plus qu'elles ne le devraient, chaque fois qu'elles achètent une machine qui ne va pas très bien? Nous avons sûrement ici l'occasion en tant que parlementaires de dire à cette organisation, devons-nous recommencer la recapitalisation de 1952 ou allons-nous donner à cette démarche un peu plus de substance afin que non seulement la direction du CN en profite mais pour que les Canadiens soient assurés que le Parlement du Canada commence à agir et à rendre les sociétés de la Couronne comptables aux parlementaires? Nous voulons un mécanisme de révision. On les envoie sur des marchés financiers privés, ils prétendent que c'est une des raisons pour lesquelles le bill nous est présenté, ils ont besoin, disent-ils, de ces rapports dette-avoir plus value et de cette qualité de bilan afin de pouvoir emprunter sur le marché mondiaux de façon concurrentielle et disciplinée.

[Texte]

• 2055

What happens to a runaway situation where all of a sudden borrowing on that basis becomes easy? Do they borrow against the assets of the CNR, or do they borrow, because if the CNR fails, as it has in the past following the '52 recap, is the Government of Canada going to make good? May I say to you, Mr. Chairman, that this is happening all too often in our Crown corporations. We are sending organizations such as the CNR, EDC and CDC into the money markets of the world and without any parliamentary appropriation or review at all, the Government of Canada automatically guarantees these borrowings. I suggest to you, sir, that each and everyone of us in this room sitting at this table, will fail in our duty if we do not draw into this Committee all the resource that we have at our disposal. Probably the finest source of information and skill in this area of discipline is the Auditor General of Canada with a staff that is concentrated here in Ottawa and with a staff that is second to none in this particular subject matter. We are throwing away an opportunity to do something of a fundamental nature for the people that we represent if we do not call in people of this skill and calibre to deliver to us their wisdom and their basic knowledge on a subject matter as important as this.

I am worried about this whole matter of government guarantees. Why do we have to put this balance sheet back into this kind of condition when we have seen what has happened to that corporation before? Are we, as parliamentarians today in the year 1978, going to just rubberstamp this bill without questioning this, without drawing on the resources available to us? It costs us nothing, you just have to walk across the street and he can present to you, sir, and to the members of your Committee some knowledge that you are not aware of that would be of lasting benefit, not only to the corporation, but to the Parliament of Canada.

I have to say that I support this motion. I think it is very responsible and I think it is irresponsible of anybody not to take advantage of inviting the Auditor General of Canada before this Committee on this important subject matter.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I will be really brief on this. In principle I support the motion by my friends to my right. I just wish they would apply the same principle to the private sector.

An hon. Member: We may.

Mr. Benjamin: We have been trying for a lot of years, Mr. Chairman, to get that sort of principle applied. During the almost 10 years that I have sat in this Committee we succeeded once in getting the CPR and their Annual Report before the Committee. Their shareholders never get the benefit of an Auditor General or an outside auditor, the pensioners of CN and CP do not get the benefit of outside auditors or scrutiny. In fact, Mr. Chairman, when my hon. friend who has just spoken mentions profitability or subsidies for CN, he overlooks the ones for CP. In most years, had it not been for subsidies,

[Traduction]

Que se passe-t-il dans une situation non contrôlée où, tout à coup, emprunter de cette façon devient facile? Le gouvernement empruntera-t-il contre l'actif du CN, empruntera-t-il, car si le CN faillit, comme cela a été le cas à la suite de la recapitalisation de 1952, le gouvernement pourra-t-il compenser? Puis-je vous dire, monsieur le président, que ceci s'est produit trop souvent dans le cas de nos sociétés de la Couronne. Nous envoyons des organisations comme le CN, la SEE, et la CDC sur les marchés financiers mondiaux sans crédit parlementaire sans révision. Le gouvernement du Canada garantit automatiquement ses emprunts. Je prétends, monsieur, que chacun d'entre nous ici autour de la table manqueront à notre devoir si nous ne ramenons pas au comité toutes les ressources que nous avons à notre disposition. La meilleure chose d'information, peut-être dans ce secteur de discipline, c'est le vérificateur général du Canada dont le personnel travaille surtout ici à Ottawa et qui compte certainement les plus grands experts en la matière. Nous rejetons une occasion de faire quelque chose de fondamental pour les gens que nous représentons si nous ne convoquons pas ces personnes dont la carrière et la compétence nous permettront de connaître leur sagesse et leurs connaissances dans un sujet aussi important que celui-ci.

Je m'inquiète de toutes ces garanties parlementaires. Pourquoi devons-nous placer ce bilan dans ce genre de conditions lorsque nous voyons ce qui s'est passé pour cette société auparavant? Sommes-nous, en tant que parlementaires aujourd'hui, en 1978, responsables d'apposer un timbre sur un bill sans poser de questions, sans connaître les ressources qui s'offrent à nous? Cela ne nous coûte rien, vous n'avez qu'à traverser la rue et le vérificateur général vous donnera ainsi qu'aux membres du comité des détails que nous ne connaissons pas et qui profiteraient largement non seulement à la société mais également au Parlement du Canada.

Je dois dire que je suis en faveur de la motion. C'est une façon responsable devant les choses et nous serions irresponsables de ne pas inviter le vérificateur général du Canada à ce comité sur un sujet capital comme celui-ci.

Le président: Merci, monsieur Huntington. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je serai bref. En principe, je suis en faveur de la motion présenté par mes amis à ma droite. J'aimerais simplement qu'ils appliquent le même principe dans le secteur privé.

Une voix: Nous le ferons peut-être.

M. Benjamin: Nous avons essayé depuis de nombreuses années, monsieur le président, d'appliquer une sorte de principe. Depuis près de 10 ans, que je siège au comité, nous n'avons réussi qu'une fois à obtenir un rapport du CP. Leurs fonctionnaires ne profitent jamais d'une vérification du Vérificateur général ou d'un vérificateur de l'extérieur, les retraités du CN et du CP non plus. En réalité, monsieur le président, lorsque mon ami qui vient de prendre la parole a parlé de la rentabilité ou des subventions au CN, il a oublié celles consenties au CP. La plupart du temps, au cours des dernières

[Text]

Canadian Pacific Rail and prior to that Canadian Pacific Railway would have been in a deficit position . . .

Mr. Huntington: On a point of order, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: . . . and there would have been no dividends for shareholders.

Mr. Huntington: On a point of order. I cannot see anywhere in Bill C-17, which I think is the subject matter being discussed, where it mentions the Canadian Pacific Railways.

Mr. Benjamin: That is true, Mr. Chairman. That was not a point of order.

Mr. Huntington: May I ask what my colleague is talking about?

Mr. Benjamin: I am talking about what you just said.

The Chairman: Hopefully, he is providing some debate on the motion.

Mr. Benjamin: Right. That is true, Mr. Chairman.

Mr. Andre: Go ahead, Les.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: It is true that I support the principle, not only of the Auditor General, but that it be automatic in the case of transportation companies, particularly the railways and airlines. Not only the report of the Auditor General but the annual reports of those companies should automatically come before this Committee each year, once they are tabled in the House of Commons. That is something we have been endeavouring to get for a long time.

• 2100

My honourable friend who just spoke mentioned CN, and we can throw CP into exactly the same category. And it particularly applies to the shareholders of Canadian Pacific, and the pensioners, just as much or more as it does to Canadian National. The Canadian public are the shareholders in Canadian National, but there is a hell of a lot of the Canadian public who are shareholders in Canadian Pacific; and I would hope that my honourable friends to my right would be consistent.

I agree with their motion in principle. If it is only designed to hold up this bill, that is a stupid way of doing it.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Benjamin: They should be moving appropriate amendments to incorporate that into the law.

Mr. Mazankowski: We will do that.

Mr. Benjamin: Now, if they will let us . . .

Mr. Mazankowski: Do not start imputing motives.

The Chairman: Order, please.

Mr. Benjamin: . . . if they will let us get to the motion quickly, so I can vote with them . . .

[Translation]

années, si cela n'avait pas été des subventions, le CP rail et avant cela la compagnie du Pacifique canadien aurait été en position déficitaire . . .

M. Huntington: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

M. Benjamin: . . . et il n'y aurait pas eu de dividendes pour les actionnaires.

M. Huntington: J'invoque le Règlement, je ne vois nulle part dans le bill C-17, quel est le sujet en discussion, qu'il soit fait mention du CP.

M. Benjamin: C'est exact, monsieur le président. Mais ce n'était pas un rappel au Règlement.

M. Huntington: Puis-je demander à mon collègue de quoi il parle?

M. Benjamin: De ce que vous venez de dire.

Le président: J'espère qu'il fournit matière à discussion.

M. Benjamin: Bien. C'est vrai, monsieur le président.

M. Andre: Allez-y, Les.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Il est vrai que j'appuie le principe non seulement de la vérification du vérificateur général mais également d'une vérification automatique dans le cas des sociétés de transport, particulièrement les sociétés ferroviaires et des lignes aériennes. Non seulement le rapport du Vérificateur général, mais aussi les rapports annuels de ces sociétés, devraient automatiquement être renvoyés chaque année au Comité après avoir été déposés à la Chambre des communes. Il y a longtemps que nous faisons cette demande.

Mon collègue qui vient de prendre la parole a mentionné le CN, mais il en est exactement de même pour le CP. Cela s'applique tout autant si ce n'est plus aux actionnaires et aux retraités du CP, que ceux du CN. Les citoyens canadiens sont les actionnaires du CN, mais il y a également énormément de citoyens actionnaires du CP, et j'espère que mes collègues assis à ma droite en tiendront compte.

Je suis d'accord avec la motion en principe. Toutefois, si l'on vise uniquement par là à retarder l'option du bill, c'est une façon stupide de procéder.

Des voix: Bravo!

M. Benjamin: Ils devraient plutôt présenter des amendements valables au projet de loi.

M. Mazankowski: Nous le ferons.

M. Benjamin: S'ils nous laissent . . .

M. Mazankowski: Ne commencez pas à présumer de nos motifs.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Benjamin: . . . s'ils nous laissent passer rapidement à l'adoption de la motion afin que je puisse voter comme eux . . .

[Texte]

Mr. Mazankowski: ... just because you want to move my amendment.

Mr. Benjamin: No. It depends on whom the Chair recognizes, Mr. Chairman. I will take my chances.

Mr. Mazankowski: Mine is worded better than yours.

Mr. Benjamin: If his is worded better than mine, I will be glad to vote for it. But I think the principle of what is implied in the motion is a good one.

Mr. Mazankowski: Sure it is.

Mr. Benjamin: It is a good one. I have no argument about that. I think you could get a consensus around this table, if we were not meeting formally, that it is a good principle. I dislike the manner in which it is being handled. But that is not going to stop me from voting in favour of the motion if we get to the bloody thing quickly and then, following that, if we can get to the bill.

I am not particularly interested in hearing any more of the kind of answers we have had from the Minister or the president of Canadian National, and that we have had for the last two or three years. That is an exercise in futility as far as I am concerned. But if we could then get to the bill, clause by clause... My honourable friend from Vegreville has some amendments, I have a couple or three, there may be other honourable Members who have some, which are designed to improve not only the financial standing and prospects of Canadian National, but would place back into the hands of Parliament and this Committee some scrutiny and accountability automatically every year.

I am certain the management of Canadian National would want to appear automatically to answer to not only things raised by the Auditor General but matters in their annual reports. And it would be before this Committee; it would be before the public; there would be full accountability.

And, again, I will just close by saying, Mr. Chairman, that we can get to a vote quickly in this motion was; if we are voting on it when the bells are ringing, then I will not vote for it.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I could not help but wonder what all the concern around the table has been, with respect to the motion. It is a simple motion asking the Committee to invite the Auditor General to appear in front of us as a witness. And it is obvious now that members around the table are not particularly concerned about the principle of this motion at all. They have some sense of urgency which I suspect is dictated by other things, and I find that an extraordinary posture to adopt with respect to the bill.

The motion, gentlemen, is simply to ask the Auditor General to appear in front of us, so that we might be satisfied, or that we might satisfy ourselves, with respect to the bill. Now, there is a sense of urgency to deal with this bill tonight and get it out of here. For a whole variety of reasons, that is not going to happen. And you are perfectly aware of that, why we cannot

[Traduction]

M. Mazankowski: ... seulement parce que vous voulez proposer mon amendement.

M. Benjamin: Non. Cela dépend à qui le président donnera la parole, monsieur le président, je tente ma chance.

M. Mazankowski: Mon amendement est mieux formulé que le vôtre.

M. Benjamin: Si tel est le cas, je serais heureux de l'appuyer. J'estime que le principe de la motion est très valable.

M. Mazankowski: Certainement.

M. Benjamin: Il est valable, je n'en disconviens pas. S'il ne s'agissait pas d'une réunion officielle, je crois que tous les membres du Comité admettraient que le principe est valable. La façon de procéder ne me plaît pas, mais cela ne m'empêchera pas de voter pour la motion si l'on nous permettait de passer à l'adoption de cette motion et ensuite à l'étude du bill.

Je ne tiens pas particulièrement à entendre encore une fois le genre de réponses que nous avons reçues du ministre ou du président du Canadien National, et ce depuis deux ou trois ans. A mon avis, cela ne donne absolument rien. On pourrait passer sans tarder à l'étude article par article car mon ami de Vegreville a des amendements à présenter, j'en ai également quelques-uns, et peut-être aussi d'autres députés qui veulent améliorer non seulement la position financière et les perspectives du Canadien National, mais aussi permettre au Parlement et au Comité d'examiner automatiquement chaque année ces activités.

Je suis sûr que la direction de la compagnie du National aimerait comparaître chaque année pour répondre non seulement aux questions soulevées par le Vérificateur général mais aussi aux questions portant sur le rapport annuel. Ils devraient ainsi rendre entièrement compte de leurs activités devant le Comité et par conséquent devant la population.

Je dirais en terminant, monsieur le président, que nous pouvons procéder dès maintenant au scrutin sur cette motion. Si l'on attend que la sonnerie se fasse entendre, je voterai contre.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je ne puis m'empêcher de me demander pourquoi cette motion a soulevé une telle controverse. Elle est fort simple, on demande que le Comité invite le Vérificateur général à comparaître en tant que témoin. Il est évident maintenant que les députés assis à cette table ne s'inquiètent pas vraiment du principe de cette motion. Leur hâte provient de toutes autres raisons, et je désapprouve que l'on adopte une telle attitude.

Nous demandons simplement que le Vérificateur général compareisse afin que nous puissions poser toutes nos questions à l'égard du bill. Toutefois j'ai l'impression que l'on veut hâter les choses ce soir. Cela ne se produira pas. Vous savez fort bien pourquoi on ne peut tenir une autre réunion, nous aurions pu

[Text]

have another meeting. We could have met this afternoon. Obviously, there was some reason why the Committee did not sit.

An hon. Member: No reason.

Mr. Forrestall: If we had passed this motion at 9.10 p.m., we might be . . .

The Chairman: Order, please, Mr. Forrestall. Just so the record will not be incorrect, and I do not wish that members want to mislead the members of the Committee or those who read the Proceedings. . . . Some members have said there was no reason. There was a very good reason in that the subcommittee met and members on both sides, as it was leaders' day, felt they should be in the House listening to the leaders rather than in Committee. I just wanted to correct that in case there was any . . .

Mr. Forrestall: I said I knew of no reason, I did not . . .

The Chairman: . . . misinterpretation of why we did not sit.

Mr. Benjamin: There is no such thing as leaders' day in a budget debate.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I cannot recall, Mr. Chairman, in the short time I have been around this Chamber and around committee structures, a committee refusing to call a witness. And that, after all, is in effect what the motion calls for. I repeat my charge and I repeat that it is serious, if it is the intention of some of the honourable members here this evening to act only in the capacity of pushing this matter forward at an undue rate or an undue pace, then I reject that. It is not the business of this Committee to decide when a general election is going to be called. It is the business of this Committee to review adequately legislation that is properly referred to it. To do that we must call witnesses. In this case, we are not seeming to have much success and it is a very poor course of action.

• 2105

If there are other parts of the motion that by simple amendment, if I am wrong in my other assessment, would satisfy members opposite then perhaps one of them should speak to that and we can remove offensive parts of it if there are any but it is simply stated that the Auditor General of Canada be invited to appear before the Standing Committee and to give us his views and comments with respect to this.

Mr. Chairman, without getting into the merits of why we consider this necessary, as has been touched on by a number of my colleagues, I would simply reiterate that it places the Committee in an exceptionally bad light to refuse to call a witness to assist us in the proper consideration of the bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman. Further, I would plead with members opposite to give reconsideration to this amendment. First of all, it is not common practice actually to invite, as my colleague just said, the Auditor General to appear before this Committee or before any committee for that matter. We do not play around with a gentleman of that

[Translation]

nous réunir cet après-midi, mais cela n'a pu s'arranger pour une raison que j'ignore.

Une voix: Pour aucune raison.

M. Forrestall: Si nous avions adopté cette motion à 21 h 10, nous aurions pu . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, monsieur Forrestall. Je me dois de prendre la parole pour apporter une correction afin de ne pas induire en erreur les membres du Comité ou ceux qui liront les comptes rendus . . . Des députés ont dit qu'il n'y avait pas de raison. Il y en avait une, très valable, à savoir que tous les membres du Sous-comité ont estimé que l'on devait se rendre à la Chambre pour écouter nos chefs plutôt que de se réunir en Comité. Je voulais simplement apporter cette correction afin . . .

M. Forrestall: J'ai dit que j'en ignorais la raison, je n'ai pas dit . . .

Le président: . . . d'éviter tout malentendu à cet égard.

M. Benjamin: Il n'y a pas toujours des chefs lors d'un débat sur le budget.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Depuis le peu de temps que je suis député, monsieur le président, je ne me souviens pas qu'un comité ait déjà refusé d'entendre un témoin. C'est là la seule intention de la motion. Je maintiens ce que j'ai dit et je répète que je déplore que certains députés cherchent uniquement à hâter les choses si c'est là leur intention. Il ne revient pas au Comité de décider de la date de l'élection générale. Le Comité se doit d'étudier à fond les projets de loi qui lui sont renvoyés. Pour ce faire il faut inviter des témoins. Dans le cas qui nous occupe, il semble que nous n'y réussissions pas et c'est très malheureux.

Si les députés de l'autre côté s'opposent uniquement à certains aspects de la motion, qu'ils le disent et nous pourrions les supprimer, mais on ne fait que demander que le Vérificateur général du Canada soit invité à comparaître devant le Comité permanent pour nous faire part de ses commentaires et recommandations à l'égard du bill.

Sans revenir sur les raisons pour lesquelles nous considérons cette motion indispensable, je répète que le Comité donnerait une fort mauvaise impression s'il refusait d'entendre un témoin susceptible de nous aider dans notre étude.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Towers.

M. Towers: Merci, monsieur le président. Je demanderais également aux députés de l'autre côté d'envisager l'amendement à nouveau. D'abord, il est rare qu'un comité, comme l'a dit mon collègue, invite le Vérificateur général à comparaître comme témoin. Nous ne dérangeons pas sans raison un homme aussi occupé et nous ne sommes même pas certains qu'il

[Texte]

position and we must not, we have no guarantee that he will actually appear because, first of all, it would have to go through the Chairman of the Committee and the Clerk to send a request to him and his department to see if they would appear as witnesses.

Surely, it is of fundamental importance that we get off on the right track on this and that we do not get off on the wrong track, especially when I say we are embarking upon a new era in accountability, in financial management and control of Crown Corporations. Surely, every member of this Committee would at least agree to listening to the observations of the Auditor General if he is willing—and I use the big “if” there—to appear before this Committee. Surely, that is not too much to ask.

It is not as though the CNR is going to grind to a halt because it has been operating on this basis for a number of years and I presume it will continue to operate on this basis, but surely before we start tinkering around with \$800 million, we, as a Committee, have a responsibility to those people that we represent. I would like to bring to the attention of members opposite who were not in Committee yesterday, listening to the testimony of the Canadian Trucking Association and this is what they say . . .

Mr. Mazankowski: Oh, you are against the private enterprises, eh, the little guys.

Mr. Lang: No, no.

Mr. Mazankowski: You really are. Well, it is really coming through loud and clear now.

The Chairman: Order, please. Mr. Towers, would you continue, please?

Mr. Towers: Yes. Just quoting from the presentation made by the Canadian Trucking Association yesterday, on page 2. And which member here does not have some truckers in his constituency that he has a responsibility to. Surely, you have to recognize that you represent them as well, surely, as you do representatives of the CNR. I quote, Mr. Chairman:

If the intention is to imply that there is an “obligation” on the federal government to make an annual capital contribution to the CNR in perpetuity from which relief can only be obtained with this further massive recapitalization, we must respectfully disagree.

This is from the Canadian Trucking Association.

• 2110

We do not see any reason whatsoever why there must be a trade-off between yet another recapitalization and a change in the practice of granting an annual capital infusion to the CNR which currently amounts to something like \$80 million per annum.

I leave that with the members. Further, Mr. Chairman, I would like to go back to quote again from this report that was tabled in the House of Commons yesterday. I feel very strongly about this because of the time that the Committee spent on the different aspects of the report that led to this determination on behalf of the Committee.

[Traduction]

acceptera de comparaître. Il faut tout d'abord que le président et le greffier lui fassent parvenir une demande et il prendra ensuite une décision à sa guise.

Il est certainement essentiel que nous empruntons la bonne voie et que nous ne nous égarions pas surtout que, comme je l'ai dit, nous entrons dans une nouvelle époque pour ce qui est de la responsabilité, de la gestion et du contrôle financiers des sociétés de la Couronne. Chaque député acceptera au moins d'entendre les observations du Vérificateur général s'il est disposé, et je dis bien si, à comparaître devant le Comité. Ce n'est certainement pas demander trop.

Cela n'empêchera pas le CN de continuer ses activités comme il le fait depuis un certain nombre d'années et comme il continuera de le faire je suppose, mais avant d'accorder un montant de 800 millions de dollars, nous nous devons, en tant que Comité, d'assumer nos responsabilités envers ceux que nous représentons. J'aimerais transmettre aux députés de l'autre côté qui étaient absents hier les observations de l'Association canadienne des camionneurs . . .

M. Mazankowski: Vous êtes contre les petits entrepreneurs privés.

M. Lang: Non.

M. Mazankowski: Vous l'êtes. On s'en rend bien compte, maintenant.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Monsieur Towers, poursuivez.

M. Towers: Oui. J'aimerais citer un extrait de l'exposé présenté par cette association hier, à la page 2. Quel député ne compte pas de camionneurs parmi ses électeurs? Il vous faut bien admettre que vous les représentez tout autant que les employés du CN. Je cite, monsieur le président:

Si l'on veut laisser entendre que le gouvernement fédéral est tenu de contribuer annuellement et indéfiniment au capital du CN, alors qu'on ne peut éponger la dette qu'en effectuant une reconstitution massive du capital, nous ne pouvons que nous y opposer.

Je cite l'Association canadienne des camionneurs.

Nous ne voyons aucune raison pourquoi il devrait y avoir un troc entre une nouvelle recapitalisation et un changement de la coutume d'accorder une subvention en capital au CN qui s'élève actuellement à 80 millions de dollars par année.

Je laisserai les membres y penser. Monsieur le président, je voudrais en revenir de nouveau au rapport déposé à la Chambre hier. J'insiste à cause du temps que le Comité a mis à étudier les différents aspects du rapport qui entraînent cette conclusion au nom du Comité.

[Text]

The Auditor General told your Committee that the mechanisms needed to ensure accountability and control over public funds need not infringe on the operational independence of Crown corporations.

That is paragraph 46. Paragraph 47 reads thus:

The Auditor General's Report concludes that the criteria used to classify Crown corporations should not be deleted from the FAA but should be clarified and applied. One classification should be provided for financially dependent corporations or for those carrying on government-type operations. He proposed at least one other classification for government-controlled corporations that meet the test of financial viability and carry on commercial activities.

And then, further, Mr. Chairman, in paragraph 55 it says:

Your Committee heard testimony about a number of government loans which corporations could not repay. Among these were loans to the St. Lawrence Seaway Authority, National Harbours Board and the Canadian Dairy Commission.

Then it goes on to say in paragraph 56:

Your Committee noted during the hearing devoted to the St. Lawrence Seaway Authority that debt amounting to \$624 million was in effect forgiven by the decision to treat it as a permanent investment, rather than an interest-bearing loan. This was done because of the Seaway's inability to repay the principal or even the interest. Because of this treatment, the amount of the asset in the accounts of Canada was not reduced, although a reduction had been recommended by the Auditor General.

Then follows paragraph 57:

Your Committee considered whether corporations should borrow from external sources

which was touched on by my colleague, Mr. Huntington

instead of from the Consolidated Revenue Fund. The Auditor General's Report criticized this practice since it results in an understatement of the net debt of Canada and it may create commitments against the Consolidated Revenue Fund without the specific approval of Parliament. Crown corporations report external borrowings in capital budgets tabled in Parliament but these budgets do not require Parliamentary approval.

So with these recommendations, Mr. Chairman, of the Auditor General, I do not understand how members on the government side of the House, in all conscience, could vote against a request that the Auditor General come before this Committee and make his suggestions. It might give approval to this legislation as presented, but certainly I think there is an obligation on all of us at least to hear his testimony, if he is

[Translation]

Le Vérificateur général a déclaré à votre comité que les mécanismes à la comptabilité et au contrôle des fonds publics ne devaient pas gêner l'autonomie des sociétés de la Couronne.

Il s'agit là du paragraphe 46. Voici le paragraphe 47:

Le rapport du Vérificateur général conclut que les critères de classification des sociétés de la Couronne ne devraient pas être éliminés de la LAF mais précisés et appliqués. Il devrait y avoir une classification pour les sociétés qui dépendent des fonds publics, ou pour celles dont les activités sont de type gouvernemental. Il a proposé qu'il y ait au moins une autre classification pour les sociétés contrôlées par le gouvernement qui satisfont aux exigences de viabilité financière et qui gèrent des activités commerciales.

Enfin, monsieur le président, je cite le paragraphe 55:

Votre comité a entendu les témoignages sur un nombre de prêts gouvernementaux que les sociétés ne pouvaient rembourser. Parmi ceux-ci figuraient des prêts consentis à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, au Conseil des ports nationaux et la Commission canadienne du lait.

Et on dit au paragraphe 56:

Votre Comité a observé pendant l'audience consacrée à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent que la dette s'élevant à 624 millions de dollars a été en fait remise par suite de la décision de la considérer comme un investissement permanent plutôt que comme un prêt portant intérêt. On a procédé ainsi en raison de l'incapacité de la voie maritime à rembourser le principal ou même les intérêts. A cause de sa façon de procéder, le montant de l'actif dans les comptes du Canada n'a pas été réduit, même si une réduction a été recommandée par le Vérificateur général.

Et au paragraphe 57:

Votre comité a examiné si les sociétés devaient emprunter de sources extérieures au lieu du fonds de revenu consolidé.

Point qui a été soulevé par mon collègue, M. Huntington.

Le rapport du Vérificateur général a critiqué cette pratique, puisqu'elle a l'effet d'amoindrir la dette nette du Canada et peut créer des engagements au regard du Fonds du revenu consolidé, sans l'approbation précise du Parlement. Les sociétés de la Couronne font état d'emprunts extérieurs dans des budgets d'investissement, présentés au Parlement, mais ces budgets n'ont pas besoin de l'approbation parlementaire.

Monsieur le président, à l'appui des recommandations du Vérificateur général, je ne comprends pas pourquoi les députés du gouvernement à la Chambre, pourraient, en toute conscience, voter contre une demande que le vérificateur général compare devant ce comité pour y offrir ses lumières. Le Comité pourrait adopter la Loi telle que présentée, mais sûrement il nous incombe à nous tous d'au moins entendre le

[Texte]

prepared to come after receiving an invitation from the Chairman of the Committee through the Clerk.

The Chairman: Thank you, Mr. Towers. Monsieur Bussières.

M. Bussières: Monsieur le président, très brièvement. Quoi qu'on ait dit, je ne me sentirai nullement irresponsable, comme membre de ce Comité, de rejeter et de voter contre cette proposition.

En effet, on nous demanderait, comme Comité, d'élargir notre mandat pour étudier, en fait, le rôle du Vérificateur général face aux corporations de la Couronne. C'est là, fondamentalement, la question qui est soulevée par cette proposition.

Tout d'abord, j'aimerais dire que le député qui propose qu'on fasse cette étude aurait pu, si c'était vraiment une préoccupation fondamentale et urgente avant d'adopter ce projet de loi, faire sa proposition dès le début des travaux du Comité, à la première séance. Ou encore mieux il aurait pu soulever cette question devant le sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure.

Mr. Mazankowski: You have not been around. I have raised it.

M. Bussières: ... devant le sous-comité, afin que celui-ci, qui planifie les travaux du Comité, puisse donner son opinion à ce sujet. En toute conscience, quoiqu'en pensent certains collègues, et me sentant très responsable, monsieur le président, je voterai contre cette proposition, bien que je ne sois pas contre le principe de faire une telle étude. Nous étudions le projet de loi C-17 modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux etc., et je ne crois pas qu'un tel genre d'étude, qui est beaucoup plus large, entre dans le cadre de l'étude de ce projet de loi. Le Comité, actuellement, étudie le Bill C-17. Lorsque nous reviendrons aux prévisions budgétaires, nous pourrions reprendre cette question, qui devrait être abordée dans un tout autre débat. Je le répète, je ne me sens pas du tout irresponsable, et je vais en toute conscience voter contre cette proposition. Merci, monsieur le président.

• 2115

Le président: Merci, monsieur Bussières.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I believe the purpose of this motion may have escaped some honourable members, and I would appeal to the Minister, through you, to give his support to the motion.

I want to base this, Mr. Chairman, on the fact that the CNR is in fact a conglomerate. The CNR will be in competition with a number of aspects of the business of Canada, whether it be hotels, communications, trucking, rail. Whatever it may engage in, it is in competition with other people who have invested money, and we are making public money available on a competitive basis by the forgiveness of debt of this operation, Mr. Chairman.

One can give an example in the field of communications, for instance. It is not too long ago, I would say six or seven years, that a piece of business was available. It was tendered, and

[Traduction]

témoignage du Vérificateur général, s'il est prêt à venir sur invitation du président du Comité par le biais du greffier.

Le président: Merci, monsieur Towers. Mr. Bussières.

Mr. Bussières: Mr. Chairman, I shall be very brief. Whatever may have been said, I feel in no way irresponsible as a member of this Committee to reject or to vote against this motion.

Indeed, we are asking this Committee to enlarge its mandate in order to consider the role of the Auditor General vis-à-vis Crown corporations. Basically, this is the issue raised by this motion.

First, I wish to say that the member who proposes such a study, if he has a real and urgent concern before adopting this bill, could have put his motion at the very first meeting of this Committee to consider this bill. Or better, he might have raised the issue with the steering committee.

M. Mazankowski: Vous vous êtes sûrement absenté. J'ai déjà soulevé la question.

Mr. Bussières: ... so that the steering committee, which plans the work of the Committee, might have given us its opinion on the matter. In all conscience, whatever my colleagues may think, and acting in a very responsible way, Mr. Chairman, I shall vote against this motion, although I am not against the principle of carrying out such a study. We are considering Bill C-17, an Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act, etc., and I do not believe that such a study, which is much broader, is pertinent to the study of this bill. Actually, the committee is considering Bill C-17. When we come to the estimates, we might take up this matter, which should be considered in an entirely different context. I repeat, I do not feel irresponsible, and I shall, in good conscience, vote against this motion. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Bussières.

Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, l'objet de cette motion échappe peut-être à l'esprit de certains députés, et je prie le ministre, par votre biais, d'appuyer cette motion.

Monsieur le président, je fonde cette pétition sur le fait que le CN est une société conglomerée. Le CN fera concurrence à un certain nombre de domaines d'affaires du Canada, que ce soit les hôtels, les services de communication, le camionnage, les services de chemin de fer. Quelque domaine que ce soit, la Société sera en concurrence avec des gens qui ont investi de l'argent, et voilà que nous fournissons des deniers publics sur une base concurrentielle en remettant la dette de cette exploitation, monsieur le président.

Prenons un exemple dans le domaine de la communication. Il n'y a pas très longtemps, peut-être six ou sept ans, qu'on a offert un contrat. On a demandé des offres, et dans la soumis-

[Text]

when the CN communications structure put in its tender, it was estimated to be one-third the cost of the private sector's parallel facilities. Naturally, the business went to the CN. When the private sector approached the CN and asked them to carry their business at the same rate, they were rejected out of hand completely. They were not available to carry business for the private sector in communications.

Let us go to trucking. As I drive through Quebec, Mr. Chairman, I see a number of trucks with labels and hundreds of drivers in business, and I want to know, Mr. Chairman, how the accounting of the CNR is done. I want to know if they are using abandoned sheds as depots for truck centres. Are they combining rail and truck premises with no cost to the trucking industry? To what degree can the administration structure of the CN be used to the detriment of the private sector and be hidden in the conglomerate's accounting structure?

Mr. Chairman, I say in all fairness and with no disrespect to anybody in this Committee, that I think we would be quite irresponsible if we did not get accounting guidance and guidelines for the virtually new company that is to be established by this proposed act, and that will be competing in its every aspect, sometimes under monopoly structures, sometimes under competitive structures, but always with private capital. When I think, for instance, Mr. Chairman, of the treatment that has been passed out to regional airlines by a Crown corporation, which has not been responsible and has not been accountable for the particular competitive aspect of its operation; when I think of Air Canada's competition, and unfair competition, with the regional lines, with the giving and taking, like an Indian-giver, of routes, duplicating them after they have become profitable, Mr. Chairman, I submit to you that it is upon every one of us to ask the best guidance we can from the best accountants anywhere in Canada to make sure that when we give almost a billion dollars to a Crown corporation, it is not going to be in any position whatsoever to brutalize anybody else's money, whether it be Quebec, New Brunswick, Alberta or British Columbia.

I say in all sincerity that this is a must for the intelligent consideration of this bill: what has the accounting been like, what is it going to be, what will be its impact upon the competitive structure of transportation? Through you again, I appeal to the Minister to give this Committee his leadership; to lead the thrust to invite the Auditor General to this meeting to give us his guidance in this regard, with due respect for all the citizens in all of our constituencies who are competing in business with this structure.

• 2120

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

[Translation]

sion de la Société des communications CN, on estimait le coût à un tiers de moins que ne pouvaient offrir certaines installations semblables du secteur privé. Évidemment, le contrat a été accordé au CN. Mais lorsque le secteur privé a demandé au CN de leur offrir les mêmes taux, on a refusé catégoriquement. Les services de la CN n'étaient pas disponibles au secteur privé.

Passons au camionnage. Monsieur le président, en traversant le Québec en voiture, je vois un certain nombre de camions portant la marque CN, et des centaines de conducteurs qui transigent des affaires, et je voudrais savoir, monsieur le président, comment on comptabilise les affaires de camionnage du CN. Je voudrais savoir si on se sert de dépôts abandonnés pour les centres de camionnage. La Société combine-t-elle les installations de camionnage et de chemin de fer sans imputer les coûts à l'industrie du camionnage? Jusqu'à quel point peut-on se servir de la structure administrative du CN au détriment du secteur privé, et qu'on puisse dissimuler la comptabilisation à l'intérieur de la structure de l'agglomération?

Monsieur le président, je dis en toute justice, et sauf le respect que je dois à tous les membres du Comité, que nous serions plutôt irresponsables, si nous ne demandions pas certains conseils, et certaines lignes directrices dans le domaine de la comptabilité, au sujet de la nouvelle compagnie en fait qui sera établie en vertu de ce projet de loi, et qui sera en concurrence dans tout ces domaines, quelquefois sous un monopole, et en d'autre temps sous des structures concurrentiels, mais toujours en concurrence avec le capital du secteur privé. Monsieur le président, compte tenu du traitement des lignes aériennes régionales par une société de la Couronne, qui n'a pas été responsable, et qui n'est pas comptable pour cet aspect concurrentiel précis de son exploitation; quand je pense à la concurrence d'Air Canada, concurrence très injuste, avec les lignes aériennes régionales, où l'on prend et où on enlève à son gré les routes, ou on les doubles aussitôt qu'elles sont profitables, monsieur le président, j'affirme qu'il incombe à tous et chacun de nous de demander l'avis des meilleurs comptables qu'on puisse trouver au Canada, afin de s'assurer au moment de remettre un milliard de dollars à une société de la Couronne, qu'elle ne sera pas en position de s'attaquer au capital d'autres sociétés, que ce soit au Québec, au Nouveau-Brunswick, en Alberta ou en Colombie-Britannique.

Je dis que cette étude est absolument nécessaire pour assurer un examen intelligent de ce bill: quelles ont été les pratiques de comptabilité suivies, quelles seront-elles à l'avenir, quelles seront les répercussions sur la structure concurrentielle du domaine des transports? Monsieur le président, au ministre, je le prie de faire preuve de leadership pour le Comité; d'accepter d'inviter le vérificateur général à comparaître, pour nous offrir ses lumières à cet égard, en considération de tous les citoyens dans toutes nos circonscriptions, qui doivent concourir en affaires contre cette société.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McCain.

[Texte]

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman . . .

Mr. McCain: No answer from the Minister?

The Chairman: The Minister can only intervene if we have unanimous consent from the Committee that the Minister comments.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Is it agreed?

Mr. Mazankowski: Agreed, absolutely.

The Chairman: Agreed.

Mr. Minister.

Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport): Well, thank you very much, Mr. Chairman.

It seems to me it is obvious, and some of the members of the committee already have made the remark, that the time when a question like this would properly be considered would be when a bill about Crown corporations was before the House and before an appropriate committee. It is the intention of the government to have just such a bill before the House in the next session, and that would be a major opportunity in which to look at the whole question of control of Crown corporations.

It seems to me obvious, Mr. Chairman, from the way this is proceeding, that even the members who have moved the motion and are supporting it realize that, because they are not letting the motion come to a vote but are really taking the opportunity to block legislation—as is their procedural right, I suppose.

Mr. McCain: Mr. Minister, that is not the case.

Mr. Lang: I think it is an unfortunate use of the rules, and I think it is regrettable that this kind of device is resorted to by them.

Mr. McCain: Mr. Chairman; on a question of privilege. I appeal to you. That is a most unfair statement. Not a word of what I said is intended to hold this up but rather to rationalize the position in which we find ourselves. The bill to which the Minister refer.

An hon. Member: No, no.

The Chairman: Order. Order, Mr. McCain.

Mr. McCain: . . . may give us some chance; but not on the speeding of this \$1 billion. Not on the spending of this \$1 billion—that is out.

The Chairman: It is certainly a question for debate, and I go to Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I suppose, Mr. Chairman, one should not be surprised at the comments flowing from the mouth of the Minister. Certainly, it is quite obvious that he and some of his Cabinet colleagues speak one thing and try to do another. I am really, quite frankly, appalled at his attitude and his whole approach to this thing. And, I might say, I am appalled at some of the attitudes of some of the members across the way. I think we have a golden opportunity here to break new ground with the granddaddy of Crown corporations. We do not know whether the Auditor General will be prepared to appear before

[Traduction]

M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président.

M. McCain: Aucune réponse du ministre?

Le président: Le ministre ne peut intervenir que si le Comité est d'accord à l'unanimité pour qu'il apporte ses remarques.

Des voix: D'accord.

Le président: Êtes-vous d'accord?

M. Mazankowski: Absolument.

Le président: D'accord.

Monsieur le Ministre.

L'honorable Otto E. Lang (ministre des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président.

Il me semble que c'est évident, et certains membres du Comité l'ont déjà fait remarquer, que le moment approprié pour poser une telle question était lorsqu'un bill sur les sociétés de la Couronne était présenté à la Chambre et qu'on pouvait aussi présenter la question au comité approprié. Au cours de la prochaine session, le gouvernement a l'intention justement de présenter un bill de ce genre devant la Chambre et ça sera alors là une occasion de vraiment examiner toute cette question du contrôle des sociétés de la Couronne.

Il me semble aussi qu'il est évident, monsieur le président, d'après le cours actuel des choses, que même les députés qui ont proposé la motion et qui la soutiennent doivent considérer que puisqu'ils ne laissent pas la motion aboutir à un vote, ils ne font en fait que bloquer cette loi . . . comme c'est leur droit au point de vue procédure, je le suppose.

M. McCain: Monsieur le Ministre, ce n'est pas le cas.

M. Lang: Je crois qu'il est malencontreux que l'on se serve ainsi des règlements.

M. McCain: Monsieur le président, j'invoque une question de privilège. Je prétends qu'il s'agit là d'une déclaration tout à fait injuste. Je n'ai jamais dit un mot pour retarder la procédure mais j'ai voulu plutôt rendre logique notre position. Le bill dont parle M. le ministre . . .

Une voix: Non.

Le président: A l'ordre, monsieur McCain.

M. McCain: . . . peut nous accorder certaines possibilités mais non pas au sujet des dépenses de ce milliard . . .

Le président: La question doit être débattue et je demande l'avis de M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Je crois que les remarques de M. le ministre ne doivent pas nous surprendre. Il est évident que lui-même et certains de ses collègues du Cabinet peuvent dire une chose et agir d'une autre façon. Toute cette affaire franchement me sidère. Mais je dirais que je suis tout à fait horrifié de voir l'attitude de certains députés de l'autre côté. Je crois que nous avons là une occasion en or pour innover dans le domaine de ces sociétés de la Couronne. Je ne sais pas si le Vérificateur général est prêt à comparaître devant le Comité

[Text]

the Committee but, if he will, I am sure that he could offer us some good advice, some good sound advice, as to . . .

Mr. McCain: Will he be coming?

Mr. Mazankowski: . . . how to write into this particular legislation a mechanism for improving the accountability of management to Parliament.

Mr. Chairman, I just want to quote for the record the words from the President of CNR when I questioned him on April 3, asking him for some suggestions. He was attempting to be helpful but his business is the running of railways, certainly not the writing of legislation. But he had this to say . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. Mazankowski. Could I have the page number, please.

Mr. Mazankowski: Page 17:37.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski: I asked him if he could offer any suggestions to the Committee on how we might be able to write into the legislation a mechanism that would ensure the accountability of CN management to Parliament. And he said this, Mr. Chairman:

I have no specific suggestion on this. We have looked at the bill from the viewpoint of how you build in a greater degree of responsibility on the part of management because, frankly, it is also management's desire to do that.

I think those are very straightforward and profound words.

It makes the job of managing any operation more interesting and more effective if you have built-in measures of both reward and punishment, if you wish. But I do not know how you build this into this bill.

My gosh, Mr. Chairman, I think that begs a response from this Committee, when you have the Chief Executive Officer of the Crown corporation, for which we are rewriting the legislation and reorganizing the financial structure, saying this.

Mr. Trudel indicated earlier that the checks and balances are clearly in place. He indicated that CN was already regulated and has been studied by this Committee. Mr. Chairman, there is absolutely no guarantee and no compulsion on the part of the CNR ever to appear before this Committee. There is nothing. Unless the Minister so desires that CN should appear before this Committee, this Committee has no power to ask CN to come before it to review its annual report. I am not sure if hon. members realize that we have not reviewed a CN annual report for many, many years. I know the last annual report of Air Canada that we reviewed was 1973, for the benefit of the members that are sitting over there.

• 2125

M. Lapointe: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: M. Lapointe invoque le Règlement.

M. Lapointe: Étant donné la grande préoccupation des députés d'en face pour que le Vérificateur général vienne témoigner devant nous, s'ils sont vraiment sérieux à propos de cela, et s'ils sont prêts à nous garantir que nous n'aurons

[Translation]

mais si tel était le cas, il pourrait nous fournir de bons conseils quant à . . .

M. McCain: Et viendra-t-il?

M. Mazankowski: . . . la façon d'intégrer dans cette loi, un rouage qui permette d'améliorer le compte rendu de la gestion au Parlement.

J'aimerais faire consigner au compte rendu ce que le président des Chemins de fer nationaux du Canada a répondu lorsque je l'ai questionné le 3 avril en lui demandant des propositions. Naturellement, son travail est de faire fonctionner les chemins de fer nationaux et ce n'est pas de rédiger des lois . . . mais s'il a pu nous dire ceci . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur Mazankowski, mais j'aimerais avoir le numéro de la page s'il vous plaît.

M. Mazankowski: C'est à la page 17:37.

Le président: Merci.

M. Mazankowski: Je lui ai demandé ses propositions quant à intégrer dans la loi un rouage qui permettrait de contraindre la direction à rendre compte au Parlement. Et voici ce qu'il a dit, monsieur le président:

Je n'ai pas de mesures à proposer. Nous avons examiné les dispositions du bill visant à garantir la responsabilité de la direction, ce que la direction elle-même cherche à faire.

Je pense que ce sont là des paroles très sages et très profondes.

La gestion d'une entreprise est beaucoup plus intéressante et efficace si l'on prévoit des récompenses et des sanctions, si vous voulez, mais je ne saurais les incorporer au présent bill.

Je crois, monsieur le président, que le Comité devrait répondre aux commentaires du directeur d'une société de la Couronne, lorsque nous sommes en train de rédiger la loi et de réorganiser la structure financière des sociétés de la Couronne.

M. Trudel a indiqué plus tôt que les moyens de vérification et les moyens pour équilibrer la situation sont en place. Il a indiqué qu'on avait déjà établi la réglementation du CN et que la question avait été étudiée par ce comité. Or, monsieur le président, les chemins de fer nationaux ne sont aucunement obligés de comparaître devant le comité; il n'y a rien d'indiqué à cet effet. A moins que le ministre ne le désire, le Comité n'a aucun pouvoir pour demander au CN de comparaître lors de l'examen de son rapport annuel. Je ne sais pas si les honorables députés se rendent compte que cela fait d'innombrables années que nous n'avons pas examiné un rapport annuel des chemins de fer nationaux du Canada. Je sais que le dernier rapport que nous avons étudié d'Air Canada l'a été en 1973.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, a point of order.

The Chairman: Mr. Lapointe on a point of order.

Mr. Lapointe: The honourable member opposite seems to be concerned to have the Auditor General as a witness here. If the honourable members are ready to assure us that we will

[Texte]

qu'une seule réunion avec le Vérificateur général et qu'ensuite nous pourrions adopter ce Bill en Comité, je serais d'accord pour appuyer la motion.

Mr. Benjamin: Agreed.

The Chairman: Order, please.

Mr. Towers: No. Mr. Chairman, there . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on that point of order.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I am certainly agreeable to one meeting with the Auditor General.

Mr. Lapointe: But how many meetings afterwards?

Mr. Mazankowski: That is all it will take.

The Chairman: Order, please.

Mr. Lapointe: After you accept the bill.

The Chairman: Order, please.

Mr. Mazankowski: That is a bit harsh. If the Auditor General were to come before the Committee, first of all, we do not know whether he will come and, secondly, we do not know whether he will propose anything and if he does, whether the proposals that he has would be acceptable to the government. There are a lot of ifs about it. I certainly am interested in the proposal and I would go this far and agree to this extent that we have the Auditor General for one meeting. I would be prepared to make that condition.

The Chairman: Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: That was not exactly my proposal. My proposal was to have one meeting with the Auditor General if it is so urgently needed, as the member of the opposition seems to imply, but afterwards we should accept Bill C-17 in one more meeting.

Mr. Mazankowski: All right.

Mr. Benjamin: Make it two.

Mr. Mazankowski: It depends upon the number of amendments the government is prepared to accept.

The Chairman: Order, please.

Mr. Mazankowski: No, no, this is fine.

The Chairman: Let us have a little order so the interpreters can follow the proceedings. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just to go through the formality of listening to the Auditor General and saying: "Yes, thank you very much. We have heard you and now we will go on to the next witness please or we go to clause-by-clause study," that certainly is not good enough. I think the meaning of the Auditor General appearing before this Committee has to have some substance. And if, in fact, he does propose some ways and means or some mechanisms to do in fact what Mr. Bandeen suggested he would welcome, then I think we can give you that assurance.

The Chairman: Order, please. It is obvious that the proposition by Mr. Lapointe is not accepted totally, so would you continue the debate on the motion at hand. Mr. Mazankowski.

[Traduction]

have only one meeting and that we will be able to pass this bill in our Committee, I would be ready to second this motion.

M. Benjamin: D'accord.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Towers: Non, monsieur le président, il y a . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, je voudrais m'étendre sur cette question de règlement.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je suis très certainement d'accord pour que nous ayons une séance avec le vérificateur général.

M. Lapointe: Mais combien de séances aurons-nous après . . .

M. Mazankowski: C'est tout ce qu'il faudra.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Lapointe: Après que vous avez accepté le bill.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Il y a un peu d'exagération; nous ne savons pas tout d'abord si le Vérificateur général va comparaître devant le comité, et, en deuxième lieu, nous ne savons pas s'il va nous proposer quelque chose et dans ce dernier cas, si ses propositions seront acceptées par le gouvernement. Il y a donc toutes sortes de «si» . . . Je serais naturellement en faveur d'avoir le Vérificateur général ici pour une séance.

Le président: Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: Ce n'était pas exactement ce que je proposais. Je proposais une séance avec le Vérificateur général, si, comme le député de l'opposition semble le croire, c'est si nécessaire; mais après, nous devrions adopter le Bill C-17 au cours d'une nouvelle séance.

M. Mazankowski: D'accord.

M. Benjamin: . . . Mettons deux.

M. Mazankowski: Ca dépend du nombre d'amendements que le gouvernement est prêt à accepter.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Non, d'accord.

Le président: Mettons un peu d'ordre dans la procédure afin que les interprètes puissent suivre . . . Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Si c'est simplement pour écouter le Vérificateur général et dire oui et amen, «nous vous avons entendu, puis nous passons au prochain témoin ou à l'étude article par article», cela ne m'apparaît pas satisfaisant. Je crois qu'on doit faire venir le Vérificateur général pour quelque chose d'important; et si, effectivement, il nous propose quelque mécanisme pour procéder comme M. Bandeen le propose, je crois alors que nous pouvons vous assurer que nous sommes d'accord pour le faire venir.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Il semble évident que la proposition de M. Lapointe ne rencontre pas l'unanimité, donc, s'il vous plaît, veuillez continuer le débat sur la motion qui nous a été présentée. Monsieur Mazankowski.

[Text]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, as I was saying there is no guarantee under the provisions of this bill. I would have thought, having regard to the fact that we did write into the Air Canada bill the provision, which I intend to move at the appropriate time in this Committee, that every report tabled before Parliament, in this particular case under Section 39, stands permanently referred to any committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation; having regard to the fact that this very Committee accepted that kind of amendment, that kind of proposal with respect to Air Canada, I would have thought as a minimum, as a minimum, the drafters of this legislation would have done as much as that.

That really casts some suspicion on the whole question of accountability in terms of the members opposite and I might say the Minister as well, now that he has become a little snarly and snotty about the thing. Quite frankly I think it is really unfortunate that the Minister has chosen to use the words that he has because I consider that to be quite irresponsible.

Mr. Lang: Smile . . .

Mr. Mazankowski: I think . . .

The Chairman: Mr. Harquail, on a point of order.

Mr. Harquail: Mr. Chairman . . .

• 2130

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I do not know why we have to entertain these further points of order unless they have got something . . .

The Chairman: Order, please. Mr. Harquail, on a point of order.

Mr. Harquail: It is not surprising that the Official Opposition critic would object to anyone else other than himself or one of his colleagues raising a point of order. He is talking about those throwing words around. He made a remark about the Auditor General that he might want to clarify. He said that he was not interested in having him come here because he did not think he would do anything anyway. I do not think that speaks very well for . . .

Mr. Towers: Oh, he did not say that.

Mr. Mazankowski: I never said that at all.

Mr. Harquail: . . . the position of the Auditor General.

An hon. Member: They do not know. You said, "what he would do."

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: That is a complete distortion of the facts and it does not even deserve comment.

Mr. Harquail: That is what you said.

Mr. Mazankowski: That is just a cheap, weak-kneed excuse for trying to get your name on the record, that is all.

Mr. Harquail: What about the time that you used the word "snotty"? That is not acceptable . . .

Mr. Mazankowski: Very, very cheap. Very cheap.

Mr. Harquail: . . . to this Committee.

[Translation]

M. Mazankowski: Comme je le disais, en vertu de ce bill, il n'existe aucune garantie en ce sens. J'aurais cru, compte tenu du fait que nous avons indiqué cette stipulation dans le Bill d'Air Canada—stipulation que j'ai l'intention de proposer en temps et lieu au comité—soit que chaque rapport déposé devant le Parlement, dans ce cas particulier en vertu de l'article 39, reste toujours renvoyé à un comité du Parlement établi pour examiner les questions de transport compte tenu de ce fait que le comité ici même a accepté ce genre de modification dans le cas d'Air Canada, j'aurais cru qu'au minimum les rédacteurs de cette loi l'auraient intégrée dans le bill que nous avons ici.

Toute cette question de responsabilité reste donc en suspens et je trouve malheureux que le ministre nous ait fait cette précédente déclaration, que je ne trouve pas empreinte de sens des responsabilités . . .

M. Lang: Vous souriez . . .

M. Mazankowski: Je pense que . . .

Le président: M. Harquail invoque le Règlement.

M. Harquail: Monsieur le président . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne vois pas pourquoi nous devons nous arrêter à ces autres rappels au Règlement à moins qu'ils se rapportent . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Harquail, rappel au Règlement.

M. Harquail: Il n'est pas surprenant que le critique de l'opposition officielle s'oppose à ce que quiconque, autre que lui-même ou l'un de ses collègues, fasse un rappel au Règlement. Il évoque ceux qui parlent à tort et à travers. Il a fait une remarque à propos du Vérificateur général qu'il voudrait peut-être éclaircir. Il a dit qu'il ne désirait pas le voir comparaître ici parce qu'il n'estimait pas qu'il apporterait quoi que ce soit de toute façon. Je ne crois pas que cela indique une très haute estime à l'endroit . . .

M. Towers: Oh, il n'a pas dit cela.

M. Mazankowski: Je n'ai pas du tout dit cela.

M. Harquail: . . . du poste de Vérificateur général.

Une voix: Ils ne le savent pas. Vous avez dit «ce qu'il ferait».

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: C'est une déformation totale des faits et cela ne mérite même pas qu'on s'y arrête.

M. Harquail: C'est bien ce que vous avez dit.

M. Mazankowski: C'est une piètre et lâche excuse qui vous permet de faire inscrire vos paroles au procès-verbal, c'est tout.

M. Harquail: Qu'est ce que vous dites de la fois où vous avez utilisé le mot «morveux»? Cela n'est pas acceptable . . .

M. Mazankowski: Très, très bas.

M. Harquail: Aux yeux de ce Comité.

[Texte]

Mr. Mazankowski: I would have thought that would have been above you.

The Chairman: Order, please. Can we get back to the business at hand?

Mr. Mazankowski: Putting words in another member's mouth; that is really something that we do not really need around here.

The Chairman: Order, please. Mr. Mazankowski.

Mr. Harquail: Do not try to change it.

Mr. Mazankowski: I am not going to try to change it because I know what I said and the record can certainly speak for itself.

The Chairman: Order, order! If we are going to be responsible let us stop this debate amongst each other and get down to the business at hand. Mr. Mazankowski.

Mr. Forrestall: . . . your Minister does, then stop making idle threats.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I think what you are really faced with here is that we really are breaking or at least attempting to break new ground in exercising greater control and greater accountability of Crown corporations. That is not something that is new in this Parliament. It should not be something that is new in this Committee. There is clear evidence for the necessity and the requirement of tightening up and I think it goes beyond any particular Crown corporation.

I think it is incumbent on us as parliamentarians to preserve the confidence of our institutions, our parliamentary institutions. Management wants it; the people want it; Parliament wants it. The members of the government party do not want it and I really find that very, very appalling. Ways and means which I am sure can be found to inject the kind of accountability and the kind of control that we require would certainly add a great deal to the health and the viability of any Crown corporation and I cannot think of a better one to start with than with the CNR, given the fact that we have a bill here which sets out to restructure its financial arrangements.

Mr. Chairman, I appeal to the members of the Committee and I am prepared to negotiate as far as time is concerned but I think it is incumbent upon us as members to explore these avenues. My gosh, if we are afraid of talking to our own Auditor about ways and means of improving our financial control, our financial management systems, then we are only kidding ourselves; we are only fooling ourselves and we are scared; we are afraid of the manner in which we conduct our affairs. I am sure that he can offer us nothing but helpful advice.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. McRae.

Mr. McRae: Mr. Chairman, I would just like to say that I would like to correct one or two points here, one particular

[Traduction]

M. Mazankowski: J'aurais cru que cela aurait été trop bas pour vous.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Est-il possible de revenir au sujet?

M. Mazankowski: Soutirer les paroles de quelqu'un, c'est vraiment quelque chose dont nous n'avons pas besoin ici.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Mazankowski.

M. Harquail: N'essayez pas de modifier cela.

M. Mazankowski: Je ne tenterai pas de le modifier parce que je sais ce que j'ai dit et que le procès-verbal en fait certainement foi.

Le président: A l'ordre, à l'ordre! Comportons-nous de façon responsable et mettons fin à cette polémique entre nous et revenons aux questions à l'étude. Monsieur Mazankowski.

M. Forrestall: . . . Donc, votre ministre cesse de proférer des menaces inutiles.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je crois que nous sommes confrontés ici à la question de savoir si nous prenons de nouvelles initiatives ou au moins tentons de les prendre afin d'exercer un plus grand contrôle sur les sociétés de la Couronne et afin d'être davantage comptables. Ce n'est pas quelque chose de nouveau pour cette session du Parlement, et cela ne devrait pas être quelque chose d'usé pour ce Comité. Il existe des preuves indubitables de la nécessité de resserrer notre contrôle et je crois que la portée de cela va au-delà de toute société de la Couronne en particulier.

Je crois qu'il nous incombe en tant que parlementaires, de conserver la confiance qu'on accorde à nos institutions, nos institutions parlementaires. Les cadres supérieurs le veulent, le peuple et le Parlement. Les députés du parti ministériel toutefois ne le désirent pas et d'après moi cela est tout à fait consternant. Nous pouvons certainement trouver les moyens à prendre pour établir le genre de responsabilités nécessaires, et le genre de surveillance exigée contribuerait certainement d'une façon importante à la santé et à la solidité de toute société de la Couronne; et je ne trouve pas de meilleur exemple pour amorcer ce travail que le CN, étant donné que nous étudions une loi ici destinée à effectuer une refonte de ses arrangements financiers.

Monsieur le président, j'en appelle aux membres du Comité et je suis disposé à négocier pour ce qui est du temps exigé, mais je suis convaincu qu'il nous revient, en tant que députés d'explorer ces voies qui s'offrent à nous. Mon Dieu, si nous avons peur de parler à notre propre Vérificateur à propos des moyens à prendre afin d'améliorer notre surveillance des finances, des systèmes de gestion financière, alors nous ne faisons que nous leurrer; nous ne faisons que nous leurrer et nous avons peur; nous avons peur de nous rendre compte de la façon dont nous administrons nos affaires. Je suis certain qu'il ne peut faire autrement que de nous donner des conseils utiles.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur McRae

M. McRae: Monsieur le président, j'aimerais tout simplement dire que j'aimerais corriger un ou deux des points

[Text]

point that Mr. Mazankowski made. It is not the position of the members on this side, as was clearly indicated by the Parliamentary Secretary, that we do not want to hear the Auditor General. We have already suggested that we would accept a meeting with the Auditor General at the earliest possible date and then we would hope that we could get on with passing the bill.

If this is a serious attempt by the Conservative Party to have the Auditor General in to hear what he is saying and then pass the bill, then I think it is perfectly acceptable and I think we have already agreed to that. On the other hand, if this is just another attempt to delay the bill and to continue vituperation against the CNR and Air Canada and so on, then I think we have to identify it for what it is. If it can be negotiated, I can . . .

Mr. Benjamin: Question.

Mr. McRae: . . . see no objection to the motion whatsoever but if this is going to take another ten meetings, and possibly the election comes along and means the bill does not go along, then that is the reason why I think we would have to reject it. I think it is up to negotiation. I would just like to know whether you really want the bill and the Auditor General. We will go with that but if it is just a matter of filibuster, then I do not see any point in accepting the motion.

Mr. Benjamin: Agreed. Question.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, this peculiar attempt from the colleagues on the other side is beyond acceptance by anybody. Idle threats, accusations that are unfounded and ill-advised at this particular point in time do nothing to foster and encourage the efforts of this Committee to deal with this matter.

• 2135

The distinguished parliamentary secretary has, on the one hand, admitted that there is no objection and, indeed, it probably is a very proper course to have in front of us the Auditor General so we might have the benefit of his view in respect of this. But then he in the very next breath very clearly indicates the bottom line and the essential reason why they are not prepared to hear the Auditor General. They are here under some kind of instruction or something to get this bill through and dealt with tonight. It is pleasant to see a full Committee here; very, very pleasant, indeed.

The Chairman: Order, please, Mr. Forrestall. Mr. Lapointe on a point of order.

M. Lapointe: Monsieur le président, je proposerais que le Comité siège lundi pendant une séance avec le Vérificateur général, si celui-ci souhaite se présenter devant nous.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, on a question of privilege.

The Chairman: No, no, there are no questions of privilege. We will deal with this point of order and then I will get back to you, Mr. Forrestall.

[Translation]

soulevés ici, en particulier une idée mise de l'avant par M. Mazankowski. Les députés de ce côté comme l'a clairement laissé entendre le secrétaire parlementaire, ne s'opposent pas à ce que compare le Vérificateur général. Nous avons déjà laissé entendre que nous accepterions de le rencontrer le plus tôt possible, et que nous espérons pouvoir poursuivre nos travaux destinés à faire adopter le bill.

S'il s'agit d'un effort sérieux de la part du Parti conservateur afin qu'on puisse entendre le Vérificateur général et ensuite adopter le projet de loi, alors cela nous paraît parfaitement acceptable et je crois que nous avons d'ailleurs déjà donné notre accord là-dessus. Toutefois, s'il s'agit simplement d'une autre tentative destinée à retarder l'étude du bill et à poursuivre de leurs propos hargneux le CN et Air Canada, etc., je crois qu'il faut alors appeler les choses par leur nom. S'il est possible de négocier, je n'ai . . .

M. Benjamin: Question.

M. McRae: . . . aucune objection à la motion, mais s'il sera nécessaire de tenir dix autres réunions, et de devoir tenir les élections alors que l'étude du projet de loi n'a pas beaucoup progressé, alors d'après moi c'est une bonne raison de la rejeter. Je crois que cela est négociable. Je voudrais simplement savoir si vous désirez vraiment qu'on adopte le bill et qu'on voit le Vérificateur général. Nous consentirons à cela mais s'il s'agit tout simplement de faire de l'obstruction, je ne vois vraiment pas pourquoi nous accepterions la proposition.

M. Benjamin: Convenu. Question.

Le président: Merci, monsieur McRae. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, cette tentative particulière redevable à nos collègues de l'autre côté est au-delà de ce que n'importe qui peut accepter. A L'heure actuelle, des menaces vides, des accusations gratuites et imprudentes n'encouragent en rien les efforts de ce Comité pour résoudre ce problème.

D'un côté, le très distingué secrétaire parlementaire a avoué qu'il n'y a aucune objection; effectivement, il est probablement très approprié que le Vérificateur général compare devant nous pour que nous profitons de ses opinions quant à cette question. Mais tout de suite après, il nous dit très clairement la raison fondamentale de leur refus d'entendre le vérificateur général. Ils sont plus ou moins chargés de faire de sorte que ce projet de loi soit adopté ce soir. Je suis content de voir que le Comité est complet; très, très content, effectivement.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, monsieur Forrestall. M. Lapointe invoque le Règlement.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I suggest that the Committee sit on Monday for a meeting with the Auditor General, if he would like to appear.

M. Forrestall: Monsieur le président, sur une question de privilège.

Le président: Non, non, il n'y a pas de question de privilège. Nous allons traiter de ce rappel au Règlement, et je reviendrai ensuite à vous, monsieur Forrestall.

[Texte]

Mr. Mazankowski: You cannot move a motion on a point of order.

Mr. Lapointe: I am not moving a motion. You offered discussions or negotiations about this question. I am offering a possible solution.

Mr. Mazankowski: Yes, but he has the floor and you cannot move a motion on a point of order.

Mr. Lapointe: Go ahead, if you want to speak until 9.45, speak until 9.45 p.m.

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, the procedure is breaking down. I am a little disappointed. In recent years your demonstrated capacity to control this Committee has been very clear and well known to all of us. It is a shame the way some of my colleagues are undermining that great reputation you have around this Committee.

I would be very pleased to withdraw or ask that I might resume at a point after the parliamentary secretary has let us have his considered view in respect of this matter. But I think I must indicate that when a member is speaking you do not rise on a point of order for the purposes about to have been suggested by the parliamentary secretary, and he should know better than that. Having said that, I reserve my right to come back and conclude my remark, but I would look forward to what Mr. Lapointe has to say.

The Chairman: Order, please. We would have to deal with this motion before we can entertain any other motion. I do not believe that Mr. Lapointe wants to move an amendment to the motion. Is that correct? It would be a separate motion.

Mr. Lapointe: It is not a motion, it was just a suggestion.

The Chairman: It was just a suggestion on your part. Mr. Forrestall, will you continue.

Mr. Forrestall: I am prepared to hear Mr. Lapointe's suggestion.

The Chairman: Well, I have one other name before we get to Mr. Lapointe. Next is Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, it troubles me. I have not been in a committee that has been involved in a political dogfight like this for some time. May I just put it on record very clearly that having spent the last six months studying Crown corporations, realize that many of them are out of control and that the situation is anything but responsible for people like you and I who have to, within hours, go to the electorate.

Let me put this on the record: there are 41 legitimate Crown corporations, and out of that legitimacy has grown something like 384 Crown corporations that we did not know about. We had to do a detailed study in order to get an inventory on it. Under the schedule D type in the Financial Administration Act there are 22 proprietary corporations, and coming out of that, of majority-owned or consolidated subsidiaries, the CNR has 58 and under that minority-owned subsidiaries of the

[Traduction]

M. Mazankowski: On ne peut pas proposer une motion sur un rappel au Règlement.

M. Lapointe: Je ne propose pas de motion. Vous avez proposé des discussions ou des négociations sur cette question; je vous propose une solution éventuelle.

M. Mazankowski: Oui, mais c'est lui qui a la parole, et on ne peut pas proposer une motion sur un rappel au Règlement.

M. Lapointe: Allez-y, si vous voulez parler jusqu'à 21 h 45, parlez donc jusqu'à 21 h 45.

Le président: Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, la procédure est en train de s'effondrer. Cela me déçoit un peu. Depuis quelques années, l'habilité à contrôler ce comité que vous avez démontrée a été évidente et bien connue de nous tous. C'est dommage que certains de mes collègues portent atteinte à votre réputation impeccable chez ce comité.

Je serais heureux de me retirer ou de demander l'occasion de reprendre à un moment donné quand le secrétaire parlementaire nous aura fait part de son opinion réfléchie à ce sujet. Mais j'estime toutefois devoir dire qu'on n'invoque pas le Règlement quand un député a la parole pour les raisons que le secrétaire parlementaire allait proposer, et il devrait s'y connaître mieux que cela. Cela étant dit, je réserve le droit de revenir pour terminer mes observations, mais j'attends avec impatience ce que M. Lapointe veut nous dire.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Il nous faudrait traiter de cette motion avant de penser à une autre motion. Et je ne crois pas que M. Lapointe veuille proposer une modification à cette motion. Ai-je raison? Il s'agirait d'une motion différente.

M. Lapointe: Ce n'est pas une motion, ce n'est qu'une proposition.

Le président: Ce n'était qu'une proposition de votre part. Monsieur Forrestall, voulez-vous continuer.

M. Forrestall: Je suis prêt à entendre la proposition de M. Lapointe.

Le président: Eh bien, j'ai un autre nom sur ma liste avant d'arriver à M. Lapointe. La parole passe à M. Huntington.

M. Huntington: Monsieur le président, ceci m'inquiète. Cela fait longtemps que je n'ai pas siégé à un comité qui se permettait une mêlée générale politique comme celle-ci. J'aimerais qu'on prenne note du fait qu'ayant passé les six derniers mois à l'étude des sociétés de la Couronne, je suis conscient du fait que beaucoup d'entre elles échappent à toute autorité, et que la situation n'est responsable en rien pour des gens comme vous et comme moi qui auront à confronter le peuple canadien en-dedans de quelques heures.

J'aimerais que ce soit bien noté: il y a 41 sociétés de la Couronne légitimes, et de ce nombre légitime sont nées environ 384 sociétés de la Couronne dont nous ignorions l'existence. Nous avons eu à faire une étude détaillée afin d'en préparer un inventaire. D'après l'annexe D de la Loi sur l'administration financière, il y a 22 corporations de propriétaires, et en partant de là, des filiales à propriétaires majoritaires ou à comptes consolidés, le CNR en a 58; et des filiales à propriétaires

[Text]

above subsidiaries, the CNR has 18. We spent a great deal of time trying to improve the Air Canada Act. We cancelled debt and we gave them powers and privileges to go into other activities, and what do they do? They get their act and they immediately turn around and try to buy Nordair. Why do they try to buy Nordair? They see an opportunity to operate in the charter field under a standard of regulations and costs that do not exist with their original charter.

• 2140

I am making a point on control. I am pleading with the members here to consider a few points because the motion before you is a very important motion towards improving the quality of this legislation. I believe there is knowledge available to you gentlemen that you do not have right now and that you can have by questioning the Auditor General. If you doubt me, I will ask you to think about a few things. I will ask you to think about what control is. If the CNR is a financially viable company and no longer has to come to Parliament for money, who controls its policy? What are the criteria under which it will operate?

Mr. Benjamin: Profitability, competition.

Mr. Huntington: You say profitability and competition. I think we have the President of the CNR here tonight and I would like to pay him a great tribute. I think he has done a magnificent job . . .

Mr. Benjamin: I would fire him.

Mr. Huntington: . . . in reorganizing that railroad.

An hon. Member: Right.

Mr. Huntington: What criteria are there from Parliament to Mr. Bandeen and to his board of directors as to how far he goes in profitability, where he can take the maximum from the market, where he subsidizes? Or does he come back to Parliament for subsidies? Has he had any guidance from Parliament? Has Parliament given any deliberation at all to this type of question? What criteria have we given him? What protection have we got as parliamentarians that they do not go out—Mr. Bandeen has a proven record. But what about the next president?

Mr. Benjamin: You might get me.

Mr. Huntington: We might get you.

An hon. Member: That is what we are afraid of.

Mr. Huntington: Okay. So what comes with that? Do we have a repeat of the 52 recap? Do we have a runaway situation of another few billion dollars of careless spending? Or do we have the continuation of careful management?

Mr. Chairman, I will ask you and the other colleagues here at this meeting, does Canadian National need a debt cancellation? It has already turned the corner. It already has ahead of it possible legislation giving it relief and the other railroad relief on certain troublesome areas of revenue.

The Chairman: Order, please. I hate to interrupt the honourable member, but as we all know, I believe the bells will

[Translation]

minoritaires des filiales mentionnées ci-haut, le CNR en a 18. Nous avons passé beaucoup de temps à essayer d'améliorer la loi constituant Air Canada. Nous avons annulé sa dette et nous lui avons accordé des pouvoirs et des privilèges accrus. Quelle a été sa réaction? La société a changé son fusil d'épaule et a voulu acheter Nordair. Pourquoi? Pour offrir des vols nolisés en vertu de règlements et selon des conditions autres que ceux qui sont prévus dans la charte.

C'est la question du contrôle qui m'intéresse. J'insiste auprès des députés pour qu'ils tiennent compte de certains aspects de la question. La motion devant eux est importante puisqu'elle tente d'améliorer la législation à ce niveau. Ils ont à leur disposition certaines informations. Ils peuvent interroger également le Vérificateur général. Donc, s'ils ne veulent pas me croire, qu'ils s'interrogent sur la question du contrôle. S'il est vrai que le CN forme maintenant une société viable financièrement et n'a plus besoin de toujours revenir devant le Parlement demander des fonds, qui contrôle sa politique? Quels sont les critères sur lesquels se fonde la société?

M. Benjamin: La rentabilité, la concurrence.

M. Huntington: Vous parlez de rentabilité et de concurrence. Je pense que, justement, le président du CN est ici ce soir. Soit dit en passant, je tiens à lui rendre hommage. Je pense qu'il fait un excellent travail . . .

M. Benjamin: Je le licencierais quant à moi.

M. Huntington: . . . pour ce qui est de la réorganisation du chemin de fer.

Une voix: C'est exact.

M. Huntington: Quels critères, donc, le Parlement a-t-il fixés à M. Bandeen et à son conseil d'administration pour ce qui est du degré de rentabilité? Quand peut-il tirer tout ce qu'il peut du marché, quand peut-il subventionner certaines lignes? Doit-il toujours revenir devant le Parlement pour des subsides? Le Parlement ne lui a-t-il jamais donné certaines directives? Le Parlement s'est tout de même penché sur la question? Quels critères doit-il appliquer? Comment le Parlement peut-il être assuré que la société . . . M. Bandeen a d'excellents états de service, mais ne sera pas toujours président.

M. Benjamin: Je pourrais toujours être nommé.

M. Huntington: Vous pourriez l'être.

Une voix: C'est justement ce que nous craignons.

M. Huntington: Que faut-il en penser? Sommes-nous devant la répétition des situations passées? Avons-nous une fois de plus pour des milliards de dépenses frivoles? Ou, pouvons-nous constater une meilleure gestion?

Monsieur le président, membres du Comité, je vous demande, le CN a-t-il besoin qu'on annule sa dette une fois de plus? Il est déjà en meilleure posture. Il peut déjà compter sur des mesures législatives à venir qui lui accordent une aide en particulier pour ce qui est de certains secteurs déficitaires.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je m'excuse d'interrompre l'honorable député, mais je rappelle au Comité que la

[Texte]

ring very shortly. There has been a question brought up whether we could sit and continue this debate tomorrow morning.

An hon. Member: I hope not.

Mr. Huntington: No.

The Chairman: There is no agreement. Okay. I am sorry, Mr. Huntington, would you please continue.

Mr. Huntington: I do not know if I am going to try too much harder, but I am asking you to consider what control is. What criteria are you giving the CNR, its board of directors and its president?

An hon. Member: Let us have a vote now. The bells are ringing.

Mr. Huntington: Do you want to have a vote? Mr. Chairman, I will withdraw any further comments.

The Chairman: Question.

Some hon. Members: Question.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, would you poll the members?

The Chairman: I believe everyone has understood the motion before us. All those in favour? Please raise your hands all those in favour of the motion. All those against?

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I asked that this vote be polled.

The Chairman: Do you want the vote recorded?

Mr. Mazankowski: Yes.

The Chairman: Okay.

• 2145

Motion negatived: yeas 8; nays, 10.

The Chairman: Before we adjourn I would like to thank Dr. Bandeen and his officials and the Minister for appearing before us this evening.

This Committee is adjourned to the call of the Chair

[Traduction]

cloche se fera entendre très bientôt. Il a été question de continuer le débat demain matin.

Une voix: J'espère que non.

M. Huntington: Non.

Le président: Il est impossible de s'entendre là-dessus, donc. Poursuivez, s'il vous plaît, monsieur Huntington.

M. Huntington: Je ne sais pas si je dois continuer encore longtemps. Je vous demande seulement de songer à la question du contrôle. Sur quels critères peuvent se fier le CN, son conseil d'administration et son président?

Une voix: Votons maintenant. La cloche se fait entendre.

M. Huntington: Vous voulez passer au vote? Monsieur le président, j'en ai terminé.

Le président: Au vote.

Des voix: Au vote.

M. Mazankowski: Monsieur le président, vous voulez enregistrer le vote, s'il vous plaît?

Le président: Je pense que tout le monde a compris le sens de la motion. Ceux qui sont en faveur? Ceux qui sont en faveur, s'il vous plaît, levez la main. Ceux qui sont contre?

M. Mazankowski: Monsieur le président, il me semble que j'ai demandé que le vote soit enregistré.

Le président: Vous voulez que le vote soit enregistré?

M. Mazankowski: Oui.

Le président: Très bien.

La motion est rejetée: oui, 8; non, 10.

Le président: Avant de lever la séance, je tiens à remercier M. Bandeen, ses hauts fonctionnaires ainsi que le ministre de leur présence ici ce soir.

Le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



Canada
Post
Postage paid

Postes
Canada
Port payé

**Third Thirdième
class classe**

**K1A 0S7
HULL**

If undelivered, return COVER ONLY to:

Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT*
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 23

Wednesday, April 19, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 23

Le mercredi 19 avril 1978

Président: M. John Campbell

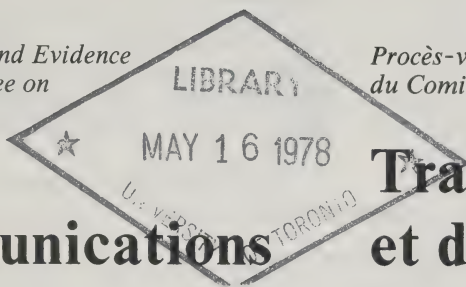
Government
Publications

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications



RESPECTING:

Bill C-17, An act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

CONCERNANT:

Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang,
Ministre des Transports.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collette

Messrs.

Benjamin
Bussières
Cadieu
Dionne (*Kamouraska*)
Douglas (*Bruce-Grey*)

Gendron
Harquail
Huntington
Lapointe

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collette

Messieurs

Loiselle (*Saint-Henri*)
McCain
McKenzie
McRae
Murta

Oberle
Savard
Smith (*Saint-Jean*)
Towers—20

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, April 18, 1978:

Mr. Murta replaced Mr. Huntington;

Mr. Cadieu replaced Mr. Andre (*Calgary Centre*).

On Wednesday, April 19, 1978:

Mr. Huntington replaced Mr. Forrestall;

Mr. Oberle replaced Mr. Mazankowski

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 18 avril 1978:

M. Murta remplace M. Huntington;

M. Cadieu remplace M. Andre (*Calgary-Centre*).

Le mercredi 19 avril 1978:

M. Huntington remplace M. Forrestall;

M. Oberle remplace M. Mazankowski.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 19, 1978
(25)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:50 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Huntington, Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, Murta, Oberle and Towers.

Other Members present: Messrs. Condon and Stevens.

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

Witness: Mr. Ralph MacGougan, Assistant Deputy Minister, Finance, Department of Transport.

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

On Clause 1

The Minister and the witness answered questions.

At 5:04 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 19 AVRIL 1978
(25)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 50 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Huntington, Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, Murta, Oberle et Towers.

Autres députés présents: MM. Condon et Stevens.

Comparait: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Témoin: M. Ralph MacGougan, sous-ministre adjoint, Finances, ministère des Transports.

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Article 1

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

A 17 h 04, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, April 19, 1974

• 1548

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to resume consideration of Bill C-17, an Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

On clause 1

The Chairman: We have with us this afternoon the Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

Mr. Towers: On a point of order, Mr. chairman.

The Chairman: Mr. Towers, on a point of order.

Mr. Towers: Further to the minutes that we had at our last meeting on Thursday, April 13, Mr. Chairman, a member of this Committee, Mr. Lapointe, made a statement, I think it was an unfortunate statement that he made and I will read it to put it on the record.

My proposal was to have one meeting with the Auditor General if it is so urgently needed as the member of the opposition seems to imply, but afterwards we should accept Bill C-17 in one more meeting.

Mr. Chairman, certainly it was not the intention of Mr. Mazankowski, when he made that motion, that it was just a matter of hearing the Auditor General, because I think that is an insult to the honourable gentleman. Certainly no one, and I mean no one, should approach the Auditor General in this manner. All we were suggesting was that he be invited to appear at this meeting because of its importance but after that, if he agrees to attend a meeting or meetings of this committee, then certainly there has to be time set aside for certain amendments to be put forth based on the Auditor General's recommendations. For Mr. Lapointe to suggest that it is just a matter of hearing the gentleman and then, of course, going right into one more meeting and passing the bill I think is an insult to Mr. Macdonell. Certainly there is no way that anyone on this side would want to be associated with that kind of activity. It is a matter I think that had to be cleared up.

• 1550

Further to that, Mr. Chairman, the honourable Minister made a point, and I will quote on that too:

It seems to me it is obvious, and some of the members of the committee already have made the remark, that the time when a question like this would properly be considered would be when a bill about Crown corporations was before the House and before the appropriate committee. It is the intention of the Government to have just such a bill before the House in the next session and that would be a major opportunity in which to look at the whole question of control of Crown corporations.

Now, Mr. Chairman, the point that I am trying to make is that that would be too late. Now is the time to approach this problem of how Parliament is going to deal with Crown

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 19 avril 1978.

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous sommes suffisamment nombreux pour poursuivre l'étude du Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les Chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Article 1.

Le président: Cet après-midi, l'honorable Otto Lang, ministre des Transports, est ici.

M. Towers: J'invoque le Règlement.

Le président: M. Towers invoque le Règlement.

M. Towers: Suite aux délibérations que nous avons tenues lors de notre réunion du jeudi 13 avril dernier, un membre du Comité, M. Lapointe, a fait une déclaration malheureuse que j'ai l'intention de vous lire pour qu'elle figure au compte rendu d'aujourd'hui.

J'ai proposé que nous invitions le Vérificateur général à une réunion si c'est aussi indispensable que le laisse entendre le député de l'opposition mais, après cela, nous devrions adopter le Bill C-17 en une seule séance.

Monsieur le président, lorsque M. Mazankowski a présenté cette motion, ce n'était certainement pas ce qu'il avait en tête. C'est insulter le Vérificateur général que de le convoquer simplement pour entendre ce qu'il a à dire. Personne ne devrait traiter le Vérificateur général de cette façon. Nous voulions l'inviter à comparaître à cette réunion si importante mais, s'il consent à venir, il faudra certainement réserver un certain temps à la présentation d'amendements inspirés par les recommandations du Vérificateur général. Que M. Lapointe prétende qu'il s'agit simplement d'entendre ce monsieur avant d'adopter rapidement le projet de loi, c'est insulter M. Macdonell. Aucun député de l'Opposition ne veut être mêlé à cette histoire. Voilà, je crois que cela devait être précisé.

En outre, le ministre a fait l'observation suivante, et je cite:

Il me semble évident, comme l'ont déjà fait remarquer certains membres du comité, que le moment le plus opportun d'étudier cette question, c'était lorsqu'on a présenté à la Chambre un projet de loi sur les sociétés de la Couronne, lequel a été renvoyé au comité indiqué. Le gouvernement a précisément l'intention de présenter un tel projet de loi à la Chambre au cours de la prochaine session et alors, on aura tout le loisir d'étudier le problème du contrôle des sociétés de la Couronne.

Pour moi, je crois qu'il sera un peu trop tard. C'est maintenant qu'on doit étudier la façon dont le Parlement doit traiter les sociétés de la Couronne. En outre, dans le second rapport

[Texte]

corporations. Further to that, in the report that was tabled in the House of Commons—it is actually the *Second Report of the Public Accounts Committee on Crown Corporations*—Clause 57 reads this way:

Your committee considered whether corporations should borrow from external sources instead of from the Consolidated Revenue Fund. The Auditor General's Report criticized this practice since it results in an understatement of the net debt of Canada and it may create commitments against the Consolidated Revenue Fund without the specific approval of Parliament. Crown corporations report external borrowings in capital budgets tabled in Parliament but these budgets do not require Parliamentary approval.

So, in view of that, Mr. Chairman, I would like to move that in consideration of Bill C-17 officials of the Office of the Auditor General of Canada who presented testimony concerning financial management and control practice of Crown corporations leading to recommendations contained in the *Second Report of the Public Accounts Committee on Crown Corporations* tabled on April 12, 1978 be invited to the Standing Committee on Transport and Communications to comment upon and recommend ways and means of establishing effective measures to provide adequate accountability to Parliament by the Canadian National Railways, a Crown corporation wholly-owned by the people of Canada. And I table that, Mr. chairman, in both official languages.

Mr. Condon: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Condon on a point of order.

Mr. Condon: I think at the present time we lack a quorum, Mr. chairman. I do not know if a motion can be put before a quorum and . . .

The Chairman: No, that is correct. I have not ruled on what we will do. We can proceed with the questions and answers. I will, with my clerk, determine whether it is similar to the motion that was put before us at the last meeting; there has been a slight change. If it is, then I feel that we have discussed the previous motion at length, in fact nearly two hours, and that motion was defeated. So I would hope that the committee would be understandable enough not to go through a similar exercise for another two hours on a motion that is similar to the one that has already been debated at the last committee meeting. So, if you agree and we cannot decide on the particular motion unless we have a quorum, we will discuss it between the Clerk and myself and let the Committee members know if it is in order or not.

• 1555

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I think one should say first that it is very difficult to see that it would be out of order to move that we invite a witness to the Committee. That is something I have never heard you question before, and I am sure that when you take a look at that motion and read it in depth, there will be no doubt in your mind as to the proper order of the motion, based on your fair treatment in the past.

[Traduction]

du comité des Comptes publics sur les sociétés de la Couronne, qui a été déposé à la Chambre des communes, on peut lire au paragraphe 57:

Votre comité a examiné si les sociétés devaient emprunter de sources extérieures au lieu du Fonds du revenu consolidé. Le rapport du vérificateur général a critiqué cette pratique, puisqu'elle fait croire que la dette nette du Canada est inférieure à ce qu'elle est réellement et peut créer des engagements au regard du Fonds du revenu consolidé, sans l'approbation précise du Parlement. Les sociétés de la Couronne font état d'emprunts extérieurs dans des budgets d'investissements présentés au Parlement, mais ces budgets n'ont pas besoin de l'approbation parlementaire.

Par conséquent, monsieur le président, j'aimerais proposer que les hauts fonctionnaires du bureau du Vérificateur général du Canada qui ont témoigné au sujet de la gestion et du contrôle financiers des sociétés de la Couronne, témoignages qui ont suscité les recommandations que contient le deuxième rapport du comité des Comptes publics sur les sociétés de la Couronne, déposé le 12 avril 1978, soient invités à comparaître devant le comité permanent des Transports et des Communications, à l'occasion de l'étude du Bill C-17, afin de recommander des méthodes efficaces permettant au Parlement de contrôler véritablement les Chemins de fer nationaux du Canada, société de la Couronne appartenant entièrement à la population canadienne. Monsieur le président, je présente cette motion dans les deux langues officielles.

M. Condon: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. Condon invoque le Règlement.

M. Condon: Monsieur le président, je crains que nous n'ayons pas le quorum. Je me demande si on peut présenter une motion en l'absence de quorum et . . .

Le président: Non, vous avez raison. Je n'ai pas encore décidé. Passons donc pour l'instant aux questions. Avec l'aide de mon greffier, je vais essayer de voir si cette motion est semblable à celle présentée lors de notre dernière réunion; je crois qu'on l'a légèrement modifiée. S'il s'agit bien de la même, eh bien je crois que nous en avons déjà suffisamment discuté puisque, la dernière fois, le débat a duré près de deux heures, après quoi la motion a été rejetée. J'espère que les membres du comité se montreront suffisamment compréhensifs pour ne pas reprendre un débat futile de 2 heures pour cette motion si semblable à celle dont on a longuement discuté lors de notre dernière réunion. Si vous êtes d'accord, le greffier et moi allons en discuter et nous vous dirons si la motion est recevable ou non; de toute façon, nous ne pouvons voter en l'absence de quorum.

Monsieur McCain.

M. McCain: On devrait commencer par dire qu'il est très difficile de juger cette motion irrecevable puisqu'elle suggère simplement d'inviter un témoin à comparaître devant le Comité. Vous n'avez jamais rejeté une telle motion auparavant, et je suis certain que lorsque vous aurez étudié plus à fond le texte, vous serez convaincu de sa recevabilité puisque vous avez toujours été si équitable.

[Text]

Is your decision on the motion that it will stand on the table until we get a quorum?

The Chairman: No, it will stand on the table until my Clerk and I have examined it. And I would hope your comment about my reluctance to accept it is only in the fact, as you are well aware, that a similar motion was put forth I believe last Thursday evening, and if it was similar, I hope that we would not debate—the motion was defeated—for another two hours a similar motion. If the motion is different than the one that was put forth on Thursday, then I see no reason why it could not be debated, but until the time that we have taken a decision whether it is in order or not, I think we should go on with the questioning and I will get back to the Committee as soon as we have decided.

Mr. McCain: There is a very distinct difference in the two motions. One was to give a historic report and the other is to give ways and means of Parliament having an opportunity to make the CNR an accountable group to Parliament and the proper means by which it could be accountable to Parliament. That is the subject of this one. So the two motions are distinctly different. We lost one battle; I hope we do not lose the second one because I think it imperative that we do have a chance.

Mr. Chairman, in the last five years, how many CNR annual accounts, annual reports, have we had a chance to examine?

An hon. Member: None, none.

Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport): They have all been tabled before Parliament.

Mr. McCain: How many has the Committee examined?

An hon. Member: How many have you referred to the Committee?

Mr. Lang: I would have to check on how many have been referred to Committee. Then, it would also be a question of whether members of Parliament requested that they be referred, which, after all, would be an obvious thing to do once the report is tabled.

Mr. McCain: Well, if my memory serves me correctly, we have asked for it every time there has been a Transport Committee meeting when there was a report pending or a report tabled, and that is why I asked the question. How many have we actually had before this Committee in the past five years? I think it is very pertinent and it will, I think, when that answer is given, lend great credibility and rationale to this motion, because that is the problem. In a five-year period, if I remember correctly, we have not gone into them in depth. We have talked to the CNR on refinancing once or twice and they are going to get a little loan, but as far as going into their report of the disposition of public funds is concerned, as they have disposed of them, we have never had a report in that regard. So this I think is an extremely pertinent motion for down the road, because certainly we should not be denied an opportunity to take an in-depth look at CNR financing from here on down the line on an annual basis and we should not be restricted by the parameters of time, as the budget is, or we should not be restricted by parameters of time as the depart-

[Translation]

Avez-vous décidé de réserver la motion jusqu'à ce que nous ayons le quorum?

Le président: Non, nous la mettons de côté jusqu'à ce que le greffier et moi ayons pu l'étudier. Vous comprenez bien ma réticence à l'accepter puisque jeudi soir dernier, on a présenté une motion très semblable. Si la similitude se confirme, j'espère que nous ne serons pas obligés de tenir le même débat pendant deux heures, surtout que l'autre soir la motion a finalement été rejetée. Si cette motion n'est pas la même que jeudi dernier, je ne vois pas pourquoi nous ne pourrions pas en discuter. De toute façon, jusqu'à ce que nous ayons jugé de sa recevabilité, nous devrions poursuivre les questions et je vous ferai part de ma décision dès qu'elle sera prise.

M. McCain: Il y a une différence très nette entre ces deux motions. L'une suggérerait la présentation de l'historique de la situation tandis que l'autre demande un exposé des méthodes permettant au Parlement d'exercer un meilleur contrôle sur le CN. Autrement dit, ces deux motions sont nettement différentes. Nous avons perdu une bataille déjà, j'espère que nous ne perdrons pas la seconde, car je crois que la chance est peut-être maintenant de notre côté.

Monsieur le président, depuis cinq ans, combien de rapports et d'états financiers annuels du CN avons-nous eu l'occasion d'étudier?

Un député: Aucun.

L'honorable Otto Lang (ministre des Transports): Tous ces documents ont été déposés au Parlement.

M. McCain: Combien le Comité en a-t-il étudié?

Un député: Combien ont été renvoyés au Comité?

M. Lang: Je vais devoir vérifier pour savoir combien ont été renvoyés au Comité. De toute façon, cela dépend si les députés en ont fait la demande ou non, ce qu'il faut absolument faire une fois le rapport présenté.

M. McCain: Si je ne m'abuse, à chaque réunion du Comité des transports nous avons demandé si un rapport était sur le point d'être présenté ou venait de l'être. Voilà pourquoi je vous demande combien de rapports ont finalement été renvoyés devant le Comité depuis cinq ans. Je crois que c'est très important et votre réponse prouvera la logique et l'utilité de cette motion, car c'est bien là le problème. Depuis cinq ans, si je ne m'abuse, nous n'avons jamais étudié un rapport en détail. Nous avons discuté du refinancement du CN avec ses administrateurs, peut-être une fois ou deux lorsqu'ils cherchaient à obtenir un prêt, mais nous n'avons jamais eu un rapport exposant son utilisation des fonds publics. Cette motion est donc extrêmement importante pour l'avenir immédiat, car on ne peut pas nous refuser la chance d'examiner annuellement le financement du CN, sans contrainte de temps, comme au moment du budget, ni sans les autres contraintes imposées par le Ministère selon son bon vouloir, comme cela s'est déjà produit.

[Texte]

ment might wish to lay them down and often has on many subjects.

Now, I am not going to pursue that at this moment but I would like to ask the Minister what consultation he has had with the Atlantic Provinces Department of Transport. When were the consultations held? And what agreements were reached as to the advisability of this recap, this reorganization of the company, in respect of the service to Atlantic Canada?

• 1600

Mr. Lang: Mr. Chairman, this recapitalization has no implication at all in connection with the service to Atlantic Canada; it really has to do with the over-all organization and operation of Canadian National. It was known well in advance of many meetings that we had between the Atlantic transportation officials and ours, and also between the ministers and myself, and I do not think there was any inclination on their part to raise the question either. It simply has no implications in terms of the service to the Atlantic.

Mr. McCain: One of the answers given this Committee by Mr. Bandeen was that there would be the necessity for large capital expenditure. None of that capital expenditure covered any of the interest which might serve Atlantic Canada. And that is why I raise the question with you, Mr. Chairman, to the Minister, what do we get? What are the plans? Since there are major plans for the Rockies, major plans for the Prairies and major plans for the Golden Horseshoe, or whatever you call it, what are the plans for Atlantic Canada in this regard?

Mr. Lang: I think it was exactly for the reason of discussing any such details that the Committee had Dr. Bandeen here for several meetings, and he had before him, no doubt, the information on the various capital details that were intended. It is true that the ones in the Atlantic are not as major as the ones in the West, and that is simply because the Western ones are reflecting the very large increases in traffic that are expected there. There are no such comparable increases expected in the Atlantic at this moment.

Mr. McCain: In consideration of the equipment shortages that exists for the movement of some commodities in Eastern Canada, do you have any plans as a department, or have you made any suggestions to the governing body of the railroad to take steps to correct the deficiencies that have been pointed out to you by provincial ministers of transport covering the same subject matter in Atlantic Canada?

Mr. Lang: Well, the one particularly sensitive area in which equipment shortages were raised as serious was the movement of potatoes in the Atlantic. And there, rather than having it pointed out to us by anyone, our own investigations in co-operation with the people directly involved in the potato shipment, identified fairly precisely the nature of the shortfall and the way in which it would have to be rectified. The conclusion, really, was that there was enough equipment for the current season, but, for next season, more equipment would be required.

We have since been having very precise discussions, with the Canadian National in particular, about the acquiring of equip-

[Traduction]

Je vais m'arrêter là pour l'instant, mais j'aimerais tout de même demander au Ministre où en sont ses consultations avec les ministères des Transports des Provinces maritimes. Quand ces consultations ont-elles eu lieu? Quelles ententes a-t-on conclues pour cette recapitalisation, cette réorganisation de la société et de son service dans les Maritimes?

M. Lang: Monsieur le président, cette révision du capital n'a absolument rien à voir avec le service dans les Maritimes; il s'agit plutôt d'une réorganisation globale des services du Canadian National. C'était connu bien avant les réunions des fonctionnaires des ministères des Transports du gouvernement fédéral et des provinces maritimes, et même avant les réunions des ministres et moi-même, et je ne crois pas que les gouvernements provinciaux aient même songé à soulever cette question. Cela n'a rien à voir avec le service dans les Maritimes.

M. McCain: M. Bandeen a entre autre répondu au Comité qu'il faudrait une dépense importante de capitaux. Et pourtant, rien ne sera dépensé pour le service des Maritimes. Alors, monsieur le ministre, qu'allons-nous obtenir? Quels sont les plans? On a les plans d'ensemble pour les Rocheuses, les Prairies, la péninsule du Niagara, le fer à Cheval doré, ou je ne sais comment vous l'appellez, mais quels sont maintenant les projets pour la région de l'Atlantique?

M. Lang: Je croyais que c'était précisément pour discuter de ce genre de détails que le Comité avait convoqué M. Bandeen à plusieurs reprises. Je suis certain qu'il avait tous les renseignements voulus au sujet des immobilisations prévues. Il est vrai que les plans concernant les Maritimes ne sont pas aussi importants que ceux de l'Ouest, mais c'est simplement parce que on s'attend à une augmentation sensible de la circulation dans les provinces de l'Ouest. On ne s'attend à aucune augmentation même comparable dans les Maritimes.

M. McCain: Étant donné l'insuffisance d'équipement servant au transport de certaines denrées dans l'Est, est-ce que votre ministère a des projets ou a fait certaines recommandations aux administrateurs des Chemins de fer nationaux afin que ceux-ci corrigent le problème que vous ont décrit les ministres des transports des provinces de l'Atlantique, et d'autres intéressés?

M. Lang: Là où il manque surtout d'équipement, c'est pour le transport des pommes de terre dans les Maritimes. D'ailleurs, personne n'a dû nous le faire remarquer puisque ce sont nos propres enquêtes, menées de concert avec ceux qui sont directement concernés par le transport des pommes de terre, qui nous ont permis de mettre le doigt sur la cause de la pénurie ainsi que sur la solution appropriée. En fait, on en est venu à la conclusion qu'il n'y avait pas suffisamment d'équipement pour la saison en cours et qu'il en faudrait plus pour la saison prochaine.

Depuis, nous avons discuté de ce sujet surtout avec le Canadien National afin que les sociétés de chemins de fer se

[Text]

ment to meet that need. It is our determination to have that equipment there.

Mr. McCain: There is a question of doubt in the minds of those in the potato industry, which you have raised, as to whether or not there was enough equipment, or whether the quality of the equipment supplied drove the shippers to highway rather than having them ship by rail. Had there been a better rate and the type of equipment that would not present a hazard to the movement of the product you might have been more competitive. It might well be that the equipment supplied might not have been as adequate as it has been deemed to be under the circumstances. Certainly, the equipment that was supplied for export proved to be faulty, as it has historically. Have you taken any measures to see that the rails will have the type of equipment in service that would facilitate the export movement of potatoes?

Mr. Lang: As far as new equipment is concerned, the type of equipment is obviously part of the questions we are discussing. But I think compared to the sort of negativism and pessimism that the hon. member is still showing, the people involved in shipping potatoes recognize that we have been doing a great deal in discussions with them to try to tackle the whole issue of how potatoes are marketed and moved to market. That has included some very important improvements at our ports, including warehousing and the manner of assuring that they are kept in good condition while they are there. This has all been part of a package. It was recognized that there would be a certain type of equipment involved.

• 1605

Before our investigation last year and before all this co-operative discussion, there was real concern there would not be enough equipment for the movement over the first months of this year. Our conclusions, agreed to generally by the shippers themselves when they saw the analysis, were that there would be enough equipment but that there would be a shortage for next year. We indicated to them, too, that we would take steps to assure that that was overcome, and we are in the process now of doing that.

Mr. McCain: I discussed that with a shipper this morning and he wanted to know—it was just like an old cow chewing her cud, something she regurgitated and rechewed and put back down in the same place because that is the sort of procedure which has been followed for the last six or eight years when the National Harbours Board has not had proper facilities, when the rails have not been able to provide the proper type of equipment. The facilities are still such that the harbour that they froze in storage. The rail facilities were such that they froze in the cars. So it looks like a regurgitation of the old discussion. Are we this time going to get results?

Mr. Lang: We have already got results. If you were talking to somebody—I am not sure where he got his information but if he had visited the Port of Saint John, for instance, and seen

[Translation]

procurent l'équipement qu'il faut pour répondre à la demande. Nous voulons absolument que le matériel nécessaire soit disponible.

M. McCain: Les producteurs de pommes de terre se demandaient justement d'abord s'il y avait suffisamment de matériel, et ensuite si la qualité de celui-ci ne poussait pas les producteurs à envoyer les pommes de terre par camion plutôt que par voie ferrée. Les sociétés de chemins de fer auraient peut-être été plus concurrentiels si le tarif avait été plus intéressant, et si le matériel employé n'avait pas mis en péril la qualité des denrées. Il semble que l'équipement fourni n'était pas satisfaisant. Les wagons servant à l'exploitation étaient en mauvais état, comme ils l'ont toujours été. Avez-vous pris certaines mesures pour vous assurer que les sociétés de chemins de fer disposeront du genre de wagons pouvant faciliter le transport des pommes de terre destinées à l'exportation?

M. Lang: Quant au nouveau matériel, nous en avons de toute évidence discuté. À côté du négativisme et du pessimisme dont fait toujours preuve le député, je dois dire que les expéditeurs de pommes de terre apprécient au moins ce que nous avons réussi à faire pour eux, afin de faciliter la mise en marché et le transport des pommes de terre. Entre autre, on a apporté bien des améliorations à nos ports, y compris aux entrepôts, afin que les pommes de terre soient gardées dans les meilleures conditions possible. Cela fait partie d'un tout. Et l'on sait qu'il faudra utiliser certains types particuliers de wagons.

Avant la tenue de notre enquête l'année dernière et avant que nous collaborions à toute la discussion, on s'inquiétait véritablement qu'il n'y ait pas assez de matériel permettant le transport pendant les premiers mois de cette année. Les conclusions auxquelles nous sommes arrivés, et auxquelles les expéditeurs, en général, se sont ralliés après avoir lu l'analyse, étaient les suivantes: il y a assez de matériel maintenant mais une pénurie surviendra l'année prochaine. Nous leur avons également laissé savoir que nous prendrions les mesures destinées à surmonter le problème, et nous nous employons à faire cela maintenant.

M. McCain: J'ai discuté de cette question avec un expéditeur ce matin et il désirait savoir... Cela me rappelait un vieux bovin ruminant son fourrage, quelque chose de mâché et de remâché. C'est ce genre de procédure qu'on a suivie pendant ces six ou huit dernières années alors que le Conseil des Ports nationaux ne disposait pas des installations appropriées et alors que les chemins de fer étaient incapable de fournir le matériel indiqué. L'état des installations était tel dans le port que les marchandises gelaient en entrepôt et également dans les wagons de chemin de fer. Il semble donc que nous rabâchions une vieille question. Cette fois-ci, allons-nous obtenir des résultats?

M. Lang: Nous avons déjà obtenu des résultats. Si vous avez parlé à quelqu'un... Je ne sais pas d'où il tient ces renseignements, mais s'il avait visité le port de Saint Jean par exemple,

[Texte]

the various things that have been done there to improve our handling of potatoes he would not have said that there has been nothing happening in the last six years.

Mr. McCain: The last shipping season, since the shipping season of October, November and December, you have made improvements since then?

Mr. Lang: It was into that shipping season that the improvements came into play. That is right. There was an accident at one of the sheds where the heating equipment went out. But if the honourable member thinks that is a determining issue as to whether or not we have improved the equipment, he rather misses the point.

Mr. McCain: Of course the new shiploading equipment costs money but it really did not produce service. Did it?

Mr. Lang: Oh, it did not? Are they not welcome?

Mr. McCain: It was given a trial run and pushed off in a corner.

Mr. Lang: I do not think that will prove true.

Mr. McCain: Will the National Harbours Board be prepared under your direction to assume any responsibility for the financial loss incurred by shippers for potatoes frozen in storage? Do you not get any assurance of service when you pay for that service from the National Harbours Board?

Mr. Lang: That is a question I am sure parties are consulting lawyers about and I would not give an opinion on a matter which may be a controversy in the courts.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I have in my time rented some storage to people and I was held responsible for the quality of that storage. Would this mean then that the National Harbours Board is in a sphere by itself and should not be held responsible for the quality of service for which one pays?

Mr. Lang: I am afraid the honourable member is almost visibly and obviously choosing to misinterpret my response. I said that was a matter obviously of legal obligation and I was not going to comment on it. I did not say there was no obligation, but I am not saying there is. I am not commenting on it.

Mr. McCain: I would appeal to the Minister to use his authority and influence to try to get a proper definition of what one is paying for. If one is not paying for a service of quality and if there is no responsibility of the renter for that service which is rented, then I think that should be spelled out.

Unlimited access must be granted to the users of the facility so that they can look after their own stuff. This is the problem. They could not get in to look after it themselves. They could not rent heating equipment, and the heating equipment was there but not properly tended. Surely somebody must be responsible because it is beyond the control of the renter of space when it is placed in that storage. Spell it out so that the

[Traduction]

et vu les diverses améliorations que nous avons apportées là-bas afin d'améliorer notre traitement des pommes de terre, il n'aurait pas affirmé que rien ne s'est passé au cours des six dernières années.

M. McCain: Vous avez apporté des améliorations depuis la dernière saison d'expédition, depuis la saison d'expédition d'octobre, novembre et décembre?

M. Lang: C'est au cours de cette saison d'expédition que les améliorations ont été mises en œuvre. C'est juste. Un accident s'est produit dans un hangar, une panne de chauffage. Toutefois, si l'honorable député estime que cela a été un facteur déterminant pour savoir si oui ou non nous avons amélioré le matériel, il passe à côté de la question.

M. McCain: Bien entendu, le nouveau matériel de chargement des navires est dispendieux mais il n'a pas vraiment servi, n'est-ce pas?

M. Lang: Oh, il n'a pas servi? Sa mise en service n'a-t-elle pas été bien accueillie?

M. McCain: On lui a fait subir un essai et puis ensuite on l'a mise au rencart.

M. Lang: Je ne crois pas que ces affirmations soient justes.

M. McCain: Le Conseil des Ports nationaux sera-t-il disposé sous votre direction à assumer toute responsabilité dans le cas de pertes financières subies par des expéditeurs, dans le cas de pommes de terre gelées en entrepôt? Le Conseil n'assure-t-il pas son client de ses services lorsqu'il paie?

M. Lang: Je suis certain que les parties en cause consultent leurs avocats au sujet de cette question; je ne voudrais pas donner mon avis au sujet d'une cause pendante devant les tribunaux.

M. McCain: Monsieur le président, j'ai déjà donné en location de l'espace d'entreposage et c'est moi qui étais responsable de la qualité de cet entrepôt. Est-ce que cela signifie donc que le Conseil des Ports nationaux constitue un cas à part et ne devrait pas être tenu responsable de la qualité des services qu'il offre contre paiement?

M. Lang: C'est malheureux, mais l'honorable député tente manifestement de mal interpréter mes réponses. J'ai dit qu'il s'agissait d'une question en instance devant les tribunaux et que je n'allais pas faire de commentaire. Je n'ai pas dit que je n'étais pas dans l'obligation de le faire, mais je n'affirme pas non plus que cette obligation existe. Je ne fais aucun commentaire.

M. McCain: Je demanderais donc au ministre d'user de son autorité et de son influence afin d'obtenir des précisions sur les conditions de location. Si l'on paie pour obtenir un service qui n'est pas de bonne qualité et si la personne offrant le service n'est pas tenue responsable du service, je crois que cela doit alors être précisé.

Il faut alors accorder un accès illimité aux locataires de l'installation afin qu'ils puissent s'occuper de leurs stocks. C'est là le nœud de la question car ils ne pouvaient pas pénétrer pour s'occuper eux-mêmes de leur matériel, ils ne pouvaient pas louer du matériel de chauffage et le matériel de chauffage qui était sur les lieux était mal entretenu. Assurément, quelqu'un doit être tenu responsable car cette question

[Text]

guy who uses the space understands his responsibility and so that the National Harbours Board understand their liability. It is really very unfortunate that it is not spelled out.

Mr. Lang: I have no evidence that that is the case, and I do not think I am about to accept your legal opinion on the matter.

Mr. McCain: I am asking you to define the legal position of these people. I am not expressing a legal opinion.

Mr. Lang: I have indicated to you that I will not express a legal opinion either. That is not the job I am engaged in at the moment.

Mr. McCain: Would you, as Minister, just lay it out so that it will be spelled out? I am not asking you to express an opinion on last year. I am asking you to define the parameters of responsibility of the National Harbours Board. When somebody rents it in good faith as heated storage, what is their responsibility? Is it heated? Define it, and then there will be no legal question from you or me.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. I am sure the member are aware that we are way beyond the scope of the bill. I am sure you realize that, and I hate to bring it up because I have been quite lenient about going considerably beyond the scope of any piece of legislation and I am sure that the honourable member, whom I respect deeply, knows that that is way beyond our scope. If it is general administration we are to discuss, we can bring in the CNR on the main estimates, hopefully, if we are here. But I would plead with the members to, as much as possible . . . we have a bill before us and that is what we are to discuss.

• 1610

The rules are clear. I know that we can stray but that is way beyond the scope. It is a regional, particular problem of the honourable member which I respect but I would hope that you would have the same respect for the Chair and the piece of legislation before us to deal as closely as possible with that piece of legislation. Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Thank you, Mr. Chairman. I have a few questions for the Minister that relate directly to the testimony that has been given to the Committee by the CTA and the concern that they have expressed in the financial position that the CNR will be in after the recap bill has been passed. The things that we concern ourselves with and the concern that was expressed by the CTA was, of course, what is the CNR going to do with the extra flexibility, with the extra ability to raise capital later on; what are some of the major projects in the West, for instance, to which the Minister often refers in general terms?

[Translation]

dépasse la possibilité de contrôle dont dispose le locataire. Précisez cela noir sur blanc pour que la personne louant l'espace d'entreposage connaisse sa responsabilité et afin que le Conseil des Ports nationaux comprenne ses obligations. Il est vraiment très malheureux que cela ne soit pas précisé.

M. Lang: Je n'ai aucune preuve appuyant cela, et je ne suis pas disposé à accepter votre avis juridique sur cette question.

M. McCain: Je vous demande de préciser la position juridique de ces gens. Je n'exprime pas d'avis juridique.

M. Lang: Je vous ai dit que je n'exprimerai pas non plus d'avis juridique. Ce n'est pas de ma compétence à l'heure actuelle.

M. McCain: En tant que ministre, pouvez-vous faire en sorte que cela soit précisé? Je ne vous demande pas de donner votre avis au sujet de l'année passée. Je vous demande de définir les critères de responsabilité du Conseil des Ports nationaux. Lorsque quelqu'un loue, de bonne foi, un espace d'entreposage qui est censé être chauffé, quelle est sa responsabilité? qu'est-ce qu'un entrepôt chauffé? Définissez cela, et ni vous ni moi n'aurons à faire des commentaires de nature juridique.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur McCain. Je suis certain que les membres se rendent compte que nous nous éloignons considérablement de l'étude du bill. Je n'aime pas évoquer cela, car j'ai toujours été très conciliant lorsqu'il s'agit de franchir les limites imposées par l'étude de tout projet de loi et je suis sûr que l'honorable député, que je respecte sincèrement, est conscient du fait que nous nous éloignons du sujet. Si vous voulez discuter d'administration générale, nous pouvons convoquer le CN pour discuter du budget, principal, si toutefois nous sommes encore ici. Mais je vous prie, dans la mesure du possible . . . Nous avons été saisis d'un bill et c'est le sujet dont nous devons discuter.

Les règles sont claires. Je sais bien que nous pouvons nous écarter de notre sujet, mais pour l'instant, vous allez vraiment trop loin. Il s'agit d'un problème régional, d'un problème qui intéresse particulièrement l'honorable député, je comprends cela, mais je lui demande de comprendre également ma position: nous avons été saisis d'un projet de loi et nous devons nous en tenir à cette étude dans la mesure du possible. Monsieur Oberle.

M. Oberle: Merci, monsieur le président. J'ai plusieurs questions à poser au ministre au sujet des témoignages de l'Association des camionneurs devant le Comité; ils nous ont dit qu'ils s'inquiétaient de la situation financière du CN après l'adoption du bill sur la révision du capital. Ce qui inquiétait les gens de l'Association des camionneurs, ce qui nous inquiète nous aussi, c'est de savoir ce que le CN fera de cette marge de manœuvre accrue, de cette possibilité de réunir un capital plus important. A-t-on des projets de développement pour l'Ouest, par exemple, dont le ministre pourrait nous parler en termes généraux?

[Texte]

Specifically I would like to ask the Minister, Mr. Chairman, whether there has been consideration given to the recommendations in the Hall Commission Report to the establishment of a northwestern rail authority which would incorporate a number of the northern railways such as elements of the BCR, the Northern Alberta Railway and the Pine Point Railway. Is that one of the northwestern targets that the CNR would get involved in?

Another question, Mr. Chairman, to the Minister would be: what discussions there have been between himself, his officials and officials of the Province of British Columbia on that component of the BCR which would be incorporated into that northern rail authority which the present British Columbia government is in a quandary about. The Royal Commission in British Columbia has recommended to abandon a 250-mile section from Fort St. John to Fort Nelson.

We noted there have been some discussions of possible involvement by the CNR in helping the British Columbia government to maintain that line particularly against the background of massive industrial developments in that area of which the northern pipeline is not the least. Could the Minister enlighten us on these points? Is the CNR in its western program considering going into partnership or assuming some of the assets and liabilities of some of the sections of the BCR and a general comment on the northern rail authority?

Mr. Lang: As far as projects and lists are concerned, obviously again those are matters which could have been gone into in detail with Dr. Bandeen: double tracking, additional capacity through the mountains, improved capacity of carrying weights on a number of the main or secondary main lines in the West are all part of the program. The northwest rail authority is a matter which has begun to be discussed with the provincial governments, particularly with Alberta. The BCR, the commission really, its very existence delays some progress in definitive action there, although I have had some preliminary comments and discussions with the B.C. Minister and Premier. But further results will really await the end of the commission inquiry and then we can come to grips with the whole issue.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, through you to the Minister, the report of the Royal Commission has been out for a number of weeks, if not a couple of months. It was tabled in the provincial House a week ago. Without prying too deeply, we know that there have been some discussions, could the Minister not be a little more specific as to his intention or the intention of his Ministry in intervening?

• 1615

We are faced with a real tragedy in the north, the uncertainty, the shadow of this. The existence of the railway in the north and the prospect of its abandonment has caused all kinds of anxiety and uncertainty. Just recently the federal govern-

[Traduction]

Plus particulièrement, monsieur le président, monsieur le ministre, j'aimerais savoir si l'on a envisagé de donner suite aux recommandations du rapport de la Commission Hall quant à la création d'une administration des chemins de fer du nord-ouest qui regrouperait un certain nombre de chemins de fer du nord, le BCR, la *Northern Alberta Railway* et le chemin de fer de Pine Point. Est-ce l'un des objectifs que l'on s'est fixés pour le nord-ouest et auquel le CN pourrait s'intéresser?

D'autre part, monsieur le ministre, avez-vous eu des discussions, vous-même ou vos collègues, avec les représentants de la province de la Colombie-Britannique sur cette partie du réseau BCR qui pose actuellement de tels problèmes au gouvernement de la Colombie-Britannique et qui pourrait être reprise par l'administration du chemin de fer du nord. La Commission royale de Colombie-Britannique a recommandé d'abandonner un tronçon de 250 milles qui va de Fort St. John à Fort Nelson.

Nous constatons que l'on a envisagé la possibilité pour le CN d'aider le gouvernement de Colombie-Britannique à conserver ce tronçon, ce qui serait justifié par le développement industriel considérable de cette région dont le pipe-line du nord n'est pas le moindre. Le ministre peut-il nous parler de ces questions? Est-ce que son programme pour l'Ouest, le CN a l'intention de devenir associé ou de reprendre une partie de l'actif et du passif de certains tronçons du BCR et, d'une façon générale, que pense le ministre de cette administration des chemins de fer du Nord?

M. Lang: Si vous voulez une liste précise des projets, c'est évidemment une question qu'il aurait mieux valu poser à M. Bandeen: le doublage des voies, la construction de nouvelles voies ferrées dans les montagnes, l'amélioration de la capacité portante d'un certain nombre de voies principales ou secondaires dans l'Ouest, tout cela fait partie du programme. L'administration des chemins de fer du nord-ouest est un projet dont on a commencé à discuter avec les gouvernements provinciaux, et plus particulièrement celui de l'Alberta. Quant au BCR, l'existence même de la commission retarde les progrès qui pourraient être faits mais malgré tout, j'ai déjà discuté de la question avec le premier ministre et le ministre de la Colombie-Britannique. En tout cas, pour parvenir à des résultats définitifs et pour avoir une bonne idée d'ensemble de la question, il faudra attendre la fin de l'enquête de la commission.

M. Oberle: Monsieur le président, monsieur le ministre, le rapport de la Commission royale est sorti depuis plusieurs semaines, et peut-être même deux mois. Il a été déposé à la Législature provinciale il y a une semaine. Je ne voudrais pas faire preuve d'une curiosité déplacée, mais nous savons que des discussions ont lieu. Le ministre pourrait-il être un peu plus précis, nous dire quelles sont ses intentions, les intentions du ministère à cet égard?

Dans le nord, la situation est véritablement tragique, l'incertitude, l'ombre qui plane sur l'existence même des chemins de fer du nord et les perspectives d'abandon des voies ont provoqué des anxiétés et des incertitudes considérables. Récemment

[Text]

ment, under the Department of Regional Economic Expansion, has granted a large amount of money to an industry in Fort Nelson which will have to shut down as soon as the rail is abandoned.

The recommendation by the royal commission is, of course, to abandon the railway since their research and assessment is purely on economic terms. To what extent are the discussions with the province proceeding, and is there a commitment from the federal government that will assist with that section of the railway? I know that it may be premature for the minister to comment, but are there discussions? This is a crucial stage, the report has been tabled and British Columbia is committed to making a decision shortly.

Mr. Lang: I think that is obviously a first step, British Columbia's own view as to what should happen. They know the door is open for discussions, and that is really all I can say at this time.

Mr. Oberle: Is the minister saying that there have not been any discussions and that the door is open, or that there have been some discussions?

Mr. Lang: There have been discussions in the last week. The other ones were very preliminary and clearly were all awaiting the decisions of the commission.

Mr. Oberle: Instead of talking specifically about the Fort St. John-Fort Nelson link, could I talk in more general terms about the vital components that would be part of the northwest rail authority? Would it not be in the interest of the federal ministry to assure that these components would stay in place so that the decision to go ahead with the authority and develop a northwestern rail transportation grid that would eventually tie into the Yukon and the Northwest Territories could be exercised?

The abandonment of that link in northeastern British Columbia would of course place in jeopardy the most vital component of that authority, namely the tie-in with the BCR over to Manning, Alberta, to open up the massive farming potential in the area. To what extent is the government at this point committed to accept the recommendation of the Hall Commission? To what extent is the federal government committed to finance that, and will it be under the auspices of the CNR or will some other agency or Crown corporation be formed or incorporated to accept the mandate and the jurisdiction for that northwestern rail authority?

Mr. Lang: As with some other of the very major recommendations of the Hall Commission, some preliminary work has to be done on the whole question of cost, and nobody could commit themselves to a plan or program until those costs are known. In this case we also need to know the wishes and intentions of the Alberta and British Columbia governments. When I met many months ago with the Alberta minister, for instance, I indicated a desire on our part to have discussions at the official level, and some of those have been proceeding. But we do not have enough of a result at this point to say anything

[Translation]

encore, le gouvernement fédéral, et plus particulièrement le ministère de l'Expansion économique régionale, a accordé un prêt considérable à une industrie de Fort Nelson qui devra fermer ses portes dès que le chemin de fer sera abandonné.

Bien sûr, la Commission royale a recommandé d'abandonner ce tronçon mais son étude a été fondée uniquement sur l'aspect économique de la question. Comment progressent les discussions avec la province et le gouvernement fédéral; s'est-il engagé à apporter son aide? Je sais qu'il est peut-être prématuré pour le ministre de nous en parler, mais des discussions ont-elles eu lieu? Nous en sommes à un stade crucial, le rapport a été déposé et la Colombie-Britannique s'est engagée à prendre une décision sous peu.

M. lang: De toute évidence, c'est un premier pas, c'est une première indication des intentions de la Colombie-Britannique. La porte est ouverte à toutes les discussions, c'est tout ce que je peux en dire.

M. Oberle: Le ministre veut-il dire qu'aucune discussion n'a encore eu lieu mais que rien n'empêche de commencer ou bien que des discussions ont déjà eu lieu?

M. Lang: On a discuté de cette question au cours de la dernière semaine. Quant aux autres entretiens ils étaient d'ordre très préliminaires et il est évident que tout le monde attend les décisions de la commission.

M. Oberle: Abandonnons un instant l'exemple précis du tronçon Fort St-Jean-Fort Nelson et passons à cette portion du réseau qui serait reprise, éventuellement, par l'administration des chemins de fer du nord-ouest? Le ministère fédéral n'aurait-il pas intérêt à s'assurer que ces portions du réseau soient conservées ce qui faciliterait la mise en place de l'administration et la mise sur pied d'un réseau de transport du nord-ouest qui serait plus tard relié aux réseaux du Yukon et des territoires du Nord-Ouest?

En abandonnant ce tronçon du nord-ouest de la Colombie-Britannique, on porterait atteinte à une partie importante du futur réseau de cette administration, celle qui permettrait le raccordement avec le BCR jusqu'à Manning, en Alberta, et ouvrirait la voie du développement de ce secteur dont le potentiel agricole est considérable. Dans quelle mesure le gouvernement s'est-il engagé à accepter les recommandations de la Commission Hall? Dans quelle mesure le gouvernement fédéral s'est-il engagé à financer cette entreprise; cela se fera-t-il sous l'auspice du CN ou bien a-t-on l'intention de créer un autre organisme, de constituer une autre société de la Couronne pour accepter ce mandat et exercer une juridiction pour cette administration des chemins de fer du nord-ouest?

M. Lang: Comme c'est le cas pour plusieurs recommandations importantes de la Commission Hall, les travaux préliminaires doivent être accomplis, des données rassemblées sur les questions de coût, et personne ne peut s'engager à appliquer un plan ou un programme tant que ces coûts ne seront pas connus. Dans ce cas, nous devons également connaître les vœux et les intentions des gouvernements d'Alberta et de Colombie-Britannique. Lorsque j'ai rencontré il y a plusieurs mois le ministre de l'Alberta, je lui ai dit que nous désirions participer aux discussions au niveau officiel et certaines ont d'ailleurs

[Texte]

more definite about the possibilities of implementing that particular recommendation.

Mr. Oberle: One of the major cost factors in the area of double-tracking would be the section between Prince George and Prince Rupert. With the upgrading of the port in Prince Rupert, the establishment of a coal-loading facility there and the upgrading of the grain-handling facilities that have been committed and bandied about, the double-tracking of that line would, of course, be very essential. Is that specifically what the minister is talking about when he is talking about double-tracking? will that be one of the sections that will be affected?

Mr. Lang: Not in the immediate construction. It is the southern route that is at the edge of its capacity and where, therefore, additional sidings and other ways of improving capacity are required. As traffic forecasts move more close to the capacity of the northern route, of course, the same thing would be done there.

• 1620

Mr. Oberle: Who would be preparing these forecasts for the federal agencies? Quite obviously, with the prospect of the Peace River coal, the prospect of Peace River grain and the northern grains moving to Prince Rupert, it does not take a genius to figure out that the traffic on that particular section from Prince George to Prince Rupert could easily be five times that of what it is now, once the facilities in Prince Rupert are in place. When the minister says, "not in the immediate future", how far into the future does he project the double tracking of that particular section of the line?

Mr. Lang: Well, I do not know what kind of genius it takes, but it may take something of a prophet to be precise about the number of tons moving over the line. We have been in touch with the railway constantly, of course both the British Columbia government and ourselves, about various prospects we foresee. The very real prospect of greatly increased grain movements exists towards 1982-1983, and that alone creates some additional stresses upon the capacity of the rail system, but not necessarily too much of a stress unless the coal developments proceed as well. There still are some decisions to be taken about that. I think it is safe to say that the time frame required to get the coal and the grain onto that track allow for the planning of the additional sidings which would be the first step in increasing the capacity of that line.

The Chairman: Thank you, Mr. Oberle. Mr. Huntington.

Mr. Huntington: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, in second reading to date, the minister is quoted as saying on February 7:

The interest which will be foregone on converted debt will be more than offset by the elimination of the requirements for the government to purchase CN preferred shares.

[Traduction]

commencé. Mais pour l'instant, nous ne sommes pas parvenus assez loin pour vous donner une décision plus définitive sur les possibilités d'adoption de cette recommandation.

M. Oberle: Pour ce qui est du doublage des voies, l'un des coûts les plus importants serait pour le tronçon entre Prince George et Prince Rupert. Avec la modernisation du port de Prince Rupert, la construction de quai d'embarquement de la houille et la modernisation des installations de manutention du grain qui ont été promises et dont on a assez parlé, il serait évidemment essentiel de doubler cette voie. Est-ce à cela que le ministre fait allusion lorsqu'il parle de doublage des voies? Est-ce que c'est l'un des tronçons en cause?

M. Lang: On n'envisage pas une construction immédiate. C'est la voie du sud qui est à la limite de sa capacité et il est donc nécessaire d'installer de nouvelles voies d'évitement et de trouver d'autres moyens d'améliorer la capacité. Dans le cas que vous mentionnez, dès que le trafic s'approchera de la limite de la capacité, évidemment, en fera autant.

M. Oberle: Qui préparera ces prévisions pour les organismes fédéraux? Évidemment, étant donné les projets d'exploitation de la houille de Peace River, le projet de faire passer les céréales de Peace River et du nord par Prince Rupert, il n'est pas besoin d'être un génie pour en déduire que la circulation sur ce tronçon de Prince George à Prince Rupert pourrait facilement quintupler lorsque les nouvelles installations de Prince Rupert seront en place. Lorsque le ministre nous dit «pas de construction immédiate», dans combien de temps pense-t-il qu'on doublera les voies de ce tronçon de la ligne?

M. Lang: Peut-être ne faut-il pas être un génie, mais ce qu'il faut en tout cas, c'est pouvoir réaliser certains bénéfices, savoir avec une certaine précision combien de tonnes seront transportées sur ce tronçon. Les chemins de fer, le gouvernement de la Colombie-Britannique et nous-mêmes n'avons cessé de nous consulter au sujet des différentes perspectives d'avenir. Selon toute probabilité, les transports de grain augmenteront effectivement considérablement vers les années 1982-1983 et, si cet accroissement du trafic risque de charger un peu le système ferroviaire, il n'en sera pas forcément surchargé à moins que les projets relatifs à la houille ne se matérialisent également. Dans ce domaine, certaines décisions restent à prendre. On peut assumer sans trop s'avancer qu'à partir du moment où on décidera d'exploiter la houille et les céréales, il restera suffisamment de temps pour planifier les nouvelles voies d'évitement qui seront la première mesure d'augmentation de la capacité de ce tronçon.

Le président: Merci, monsieur Oberle. Monsieur Huntington.

M. Huntington: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, le 7 février, en seconde lecture, le ministre a déclaré:

L'intérêt sur la dette convertie, auquel on aura reconcé, sera plus que compensé par la suppression de l'obligation, pour le gouvernement, de se porter acquéreur des actions privilégiées des chemins de fer nationaux.

[Text]

As I go through the situation here, I would like to ask the minister what requirement there was on the government to purchase preferred shares past 1960?

Mr. Lang: There was a formula in the law which required a purchase of preferred shares having regard to the business of the company. Mr. MacGougan, maybe you can give the more precise formula which was involved.

The Chairman: Mr. MacGougan will respond; he is from the Finance Branch.

Mr. G. R. MacGougan (Assistant Deputy Minister, Finance, Transport Canada): The formula, as I am sure Mr. Huntington is probably aware, was based on three per cent of the gross revenues of the corporation. I think in terms of the legal aspect, per se, the formal or legal requirement expired in accordance with that previous act in 1960, but in fact the government had been providing amounts based on that formula since that date. One of the purposes, of course, of this bill is to cease that practice, Mr. Chairman.

Mr. Huntington: Well, Mr. Chairman, can I then ask the minister why he used the word "requirement"? As I understand it, there was no requirement on the part of the government to continue with those payments which, I believe, amounted to something like \$80 million a year.

Mr. Lang: The Word "requirement" was rather used in the financial sense of their needs for funding rather than in the legal sense, and the formula had been continued for that reason.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, the minister left some of us with the impression that this concerned the elimination of the requirement for the government to purchase CN preferred shares, and in looking back on that we find that there was no legal requirement beyond 1960. I am still asking why the government carried on with an expenditure of something like \$80 million a year when there was no requirement to do so?

Mr. Lang: It was a financial requirement and I am glad the honourable member has the opportunity to make that all clear.

Mr. Huntington: What is the financial requirement?

Mr. Lang: It was the cash necessary for the CN capital programs and operating programs.

Mr. Huntington: And what authority was this given under?

Mr. Lang: Annual votes.

Mr. Huntington: Under Annual Votes. Mr. Chairman, the Air Canada 1977 report has been tabled, right?

• 1625

The Chairman: The Air Canada annual report? I believe it has, but I am not sure at the moment.

Mr. Huntington: Has the Canadian National Railway report for 1977 been tabled?

The Chairman: I believe it has not, at the moment.

[Translation]

Or, je passe en revue la situation et j'aimerais que le ministre me dise dans quelle mesure le gouvernement était obligé d'acquiescer des actions privilégiées après 1960?

M. Lang: La loi prévoyait une formule aux termes de laquelle le gouvernement était obligé d'acheter un certain nombre d'actions privilégiées dans le cadre des affaires de la compagnie. M. MacGougan pourra peut-être vous donner la formule précise.

Le président: Monsieur MacGougan, de la direction des finances.

M. G. R. MacGougan (sous-ministre adjoint aux finances, Transports Canada): La formule, et M. Huntington doit probablement la connaître, était fondée sur 3 p. 100 du revenu brut de la société. Juridiquement parlant, ses engagements ont cessé d'exister en 1960 conformément à la loi précédente, mais dans les faits, le gouvernement a continué à fournir ces sommes conformément à cette formule depuis cette date. L'un des objectifs de ce bill, monsieur le président, est évidemment de mettre fin à cette pratique.

M. Huntington: Dans ce cas, monsieur le président, puis-je demander au ministre pourquoi il a dit «était obligé»? Si j'ai bien compris, le gouvernement n'était pas obligé de poursuivre ces paiements qui s'élevaient à quelque \$80 millions par année.

M. Lang: J'ai dit «obligé» dans le sens financier; cela porte sur le financement nécessaire et n'est pas utilisé dans son acception juridique; pour cette raison, on a continué à appliquer la formule.

M. Huntington: Monsieur le président, le ministre a donné à certains d'entre nous l'impression qu'on cherchait à débarrasser le gouvernement de cette obligation d'acheter des actions privilégiées des Chemins de fer nationaux mais quand on étudie ce qui s'est passé, on s'aperçoit que juridiquement cette obligation n'existe plus depuis 1960. Et je vous demande encore une fois pourquoi le gouvernement a continué à déboursier quelque \$80 millions par année lorsque rien ne l'y obligeait?

M. Lang: Il s'agissait d'une obligation financière et je suis heureux que l'honorable député m'ait donné la possibilité d'éclaircir ce point.

M. Huntington: Quelle obligation financière?

M. Lang: Les liquidités nécessaires au CN pour ses programmes d'immobilisation et ses programmes de fonctionnement.

M. Huntington: Et de quels pouvoirs s'est-on servi?

M. Lang: Par crédits annuels.

M. Huntington: Par crédits annuels. Monsieur le président, le rapport d'Air Canada de 1977 a été déposé, n'est-ce pas?

Le président: Le rapport annuel d'Air Canada? Je crois que oui, mais je n'en suis pas certain.

M. Huntington: Est-ce que le rapport annuel des chemins de fer nationaux pour 1977 a été déposé?

Le président: Je crois que non, pas encore.

[Texte]

Mr. Lang: That is right.

Mr. Huntington: When is it due?

The Chairman: I am sorry, but are you posing the question to the Chair?

Mr. Huntington: I am asking through the Chair.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: I am not sure of the actual date that it is due. I have just seen a copy of it now in my office, myself—but we will be looking at the tabling of it.

The Chairman: I believe the president mentioned that it would be tabled within the next two to four weeks.

Mr. Huntington: Two to four weeks? I have to assume, if the Minister has a copy of it, that the Air Canada components of that annual report have been removed from that statement.

The Chairman: The Minister is just discussing this with Mr. Ralph MacGougan, the Assistant Deputy Minister, Finance, Department of Transport.

Mr. Lang: I think the report reflects the same position as it has in other years because the Air Canada bill was not passed during the course of the year reported on.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, would the Minister or his advisers have any knowledge of what the ratios would be for the private sector borrowing requirements if the Air Canada component were not in the Canadian National annual report; and could he advise the Committee and/or provide the Committee with the ratio situation that would exist, negative the Air Canada component, if it is still in that 1977 report?

Mr. Lang: I do not think that would have any effect. The Air Canada financing was being dealt with separately.

Mr. Huntington: It does not have anything to do with asset, debt, liability ratios? Any guarantee on borrowing? Contingent liabilities?

Mr. Lang: Well, there would be obviously those adjustments that are made where the shares which formerly were shown as being worth \$5 million in Canadian National's hands are now transferred to the Minister of Transport, and the \$5 million of debt is cancelled in relation to that. So those changes are made and they will no doubt show up in the 1978 report.

Mr. Huntington: In my naïveté, then, Mr. Chairman, do I understand that the removal of Air Canada from the balance sheet of Canadian National—as a subsidiary of Canadian National—would have no change on the structure of the balance sheet and the ratios therefrom for purposes of borrowing in the private market?

Mr. Lang: I think, in terms of the net result, that that is right, because there are other changes involved. There were some debt relationships which are also going to undergo or have undergone change because of transfer of debts which were between Air Canada and Canadian National directly to government, and Air Canada with an appropriate cancellation—these are all transactions which are under way, I presume. Air Canada has been treated as an unconsolidated subsidiary in the accounts and therefore . . .

Mr. Huntington: Unconsolidated? I am wondering, for the record, what the connotation or legal meaning of “uncon-

[Traduction]

M. Lang: C'est exact.

M. Huntington: Quand l'attend-on?

Le président: Je suis désolé, est-ce que vous vous adressez à la présidence?

M. Huntington: Je passe par son entremise.

Le président: Monsieur le Ministre.

M. Lang: Je ne suis pas certain de la date exacte de parution. Je viens d'en recevoir un exemplaire à mon bureau, mais il n'a pas encore été déposé officiellement.

Le président: Je crois que le président a mentionné que ce rapport serait déposé d'ici deux à quatre semaines?

M. Huntington: Deux à quatre semaines? Je dois en déduire, si le ministre en possède un exemplaire, que les postes relatifs à Air Canada ont été supprimés dans ce bilan annuel?

Le président: Le ministre est en train de consulter M. Ralph MacGougan, qui est sous-ministre adjoint aux Finances, ministère des Transports.

M. Lang: Le rapport garde les mêmes positions que les autres années car le bill sur Air Canada n'a pas été adopté pendant l'année qui fait l'objet du rapport.

M. Huntington: Monsieur le président, le ministre ou ses conseillers savent-ils quelle serait la proportion des emprunts dans le secteur privé si les éléments relatifs à Air Canada n'étaient pas compris dans le rapport annuel des chemins de fer nationaux et peut-il nous dire ou nous faire savoir plus tard quelle serait la situation—à l'exception des postes relatifs à Air Canada—si cela figure toujours dans le rapport de 1977?

M. Lang: Je ne pense pas que cela change quoi que ce soit. Le financement d'Air Canada a été effectué séparément.

M. Huntington: Cela n'a rien à voir avec les proportions d'actifs, de dettes et de passifs? Et les garanties sur les emprunts? Et le passif éventuel?

M. Lang: De toute évidence, des ajustements seraient nécessaires si les actions qui valaient auparavant \$5 millions aux mains des chemins de fer nationaux étaient transférées au ministère des Transports provoquant ainsi l'annulation de la dette de \$5 millions. Ces changements sont en cours et figurent sans doute dans le rapport de 1978.

M. Huntington: Je suis fort naïf, monsieur le président, dois-je en déduire qu'en supprimant les postes relatifs à Air Canada du bilan des chemins de fer nationaux—une filiale des chemins de fer nationaux—il n'y aurait nul besoin de modifier la structure du bilan et les pourcentages aux fins de l'emprunt sur le marché privé?

M. Lang: Dans la mesure où vous parlez des résultats nets, c'est exact, car d'autres modifications sont en cause. D'autres structures de dettes sont en cours de modification où l'ont déjà été, à la suite du transfert de la dette commune d'Air Canada et des chemins de fer nationaux directement au gouvernement; et Air Canada avec une annulation appropriée . . . toutes ces transactions sont en cours, j'imagine. On a considéré qu'Air Canada était une filiale non consolidée pour les besoins de la comptabilité et par conséquent . . .

M. Huntington: Non consolidée? Je me demande quelle est la connotation ou la signification juridique de l'expression

[Text]

solidated subsidiary" is, in terms of Canadian National's balance sheet.

Mr. Lang: Perhaps the financial description is what you really would like.

Mr. MacGougan: I will try, Mr. Chairman. I cannot speak really formally on the legal connotation but I believe that the major reason, of course, that it has not been consolidated is because it is not really an integral part of the operations of the Canadian National system, as defined in the CNR Act, and has never, as such, been consolidated with the other financial results of the CNR corporation.

Mr. Huntington: Which brings me full circle, Mr. Chairman, to the problem that some of us are having about what is control and what degree of accountability exists for members of Parliament when we are dealing with Crown corporations as substantive as both Air Canada and Canadian National, and I really think the Committee is making a serious mistake to resist the calling of knowledgeable, professional witnesses on the subject matter. We could have some tremendous input on what control is, and what accountability we as Parliamentarians should start expecting from Crown corporations, I just fail, Mr. Chairman, to understand why there is such a resistance to the calling of some witnesses on this matter of accountability.

• 1630

Mr. Lang: Mr. Chairman, I think your colleague got on his high horse about that very response of mine in the last session.

Mr. Huntington: Which colleague?

Mr. Lang: Mr. Towers. With the fear of having him do it again, I will repeat what I said there: that is, those sorts of principles, which are general in their nature—and you yourself have shown that by your interest in possibly applying them to Air Canada—are the very kinds of principles that will properly be examined when a bill concerning the control of Crown corporations and the relationship of Crown corporations to the government and to Parliament is before us, and it has been indicated clearly that we intend to bring that bill forward. It is a long stretch of the imagination from the bill we are now dealing with to see us go into that. This deals with a very narrow issue of recapitalization and in no way—in no way—affects or alters or deals with the issue of accountability. That is a general question that can be raised with regard to all Crown corporations; it raises the same issues with regard to them all.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I am just delighted to have those comments from the Minister on the record, because they illustrate and emphasize, I think, the importance of the call we are making for some witnesses on this subject matter. I do not think the subject matter is fully appreciated or understood.

May I say in reply to the Minister that the Privy Council have had a very capable officer working on this subject matter, on the proposals they have submitted to Parliamentarians and to the Canadian people in a report that still has flaws in it, and

[Translation]

«filiale non consolidée» pour le bilan des chemins de fer nationaux.

Mr. Lang: Vous me demandez en fait une description de la situation financière.

Mr. MacGougan: Je vais essayer de vous la donner, monsieur le président. Je ne saurais vous parler de l'aspect juridique de la question, et je pense que la principale raison de cette non-consolidation réside dans le fait que cela ne fait pas partie intégrante des opérations du système des chemins de fer nationaux telles que définies par la Loi sur le CN; à ce titre, ces opérations n'ont jamais été consolidées avec les autres résultats financiers de la société des chemins de fer nationaux.

Mr. Huntington: Et, cela me ramène à mon point de départ, monsieur le président, et plus particulièrement au problème que certains d'entre nous avons quand il s'agit de définir le contrôle et de connaître la mesure de la responsabilité des sociétés de la Couronne face au Parlement; je parle plus particulièrement d'Air Canada et des chemins de fer nationaux; en effet, je pense que le comité commet une erreur grave en refusant de convoquer des témoins compétents connaissant bien cette question. Nous pourrions obtenir énormément de renseignements sur le contrôle que nous avons sur les sociétés de la Couronne et nous saurions dans quelle mesure elles doivent nous rendre des comptes. Je ne comprends pas, monsieur le président, pourquoi on ne veut pas faire venir des témoins experts en ce domaine.

Mr. Lang: Monsieur le président, je crois que votre collègue était monté sur ses grands chevaux lorsque j'avais fait cette même réponse lors de la dernière séance.

Mr. Huntington: Quel collègue?

Mr. Lang: M. Towers. En craignant qu'il en soit à nouveau ainsi, je répéterai ce que j'ai dit alors. En fait, les principes dont vous parlez sont justement ceux que nous avons l'intention d'examiner de façon appropriée lorsque le bill se rapportant au contrôle des sociétés de la Couronne et aux rapports entre les sociétés de la Couronne et le gouvernement et le Parlement nous sera présenté. On a clairement indiqué que nous allions présenter ce bill et ces principes que vous préconisez sont d'une nature générale et vous avez vous-même indiqué qu'il en était ainsi en indiquant que vous voudrez peut-être qu'ils s'appliquent à Air Canada. Or, le bill que nous étudions ici est fort éloigné de tout cela car il traite de cette question très restreinte de la révision du capital et cette révision de la structure du capital n'a rien à voir avec la question de l'obligation de rendre des comptes. L'obligation de rendre des comptes est une question générale qui se rapporte à toutes les sociétés d'État.

Mr. Huntington: Je suis très heureux que ces remarques du ministre soient consignées au procès-verbal, car elles illustrent et soulignent l'importance de faire venir des témoins pour ces questions qui, à mon avis, ne sont pas suffisamment comprises.

Puis-je indiquer, en réponse au ministre, que le Conseil privé a fait étudier cette question par une personne très compétente qui l'a étudié ainsi que les propositions qui ont été soumises aux parlementaires et au peuple canadien dans un rapport qui

[Texte]

that a committee of this House has been involved in extensive hearings on issues that are not resolved in the proposals of the government. Here we have an opportunity to call expert witnesses on this matter of accountability and control on a Crown corporation that has been, I think, referred to as the granddaddy of them all. I think there is much that could come out of deliberations in this Committee on this bill on this subject which will benefit the legislation that the Minister speaks of and that is coming down sometime in the future. If the government members on this Committee and the Minister could see their way clear to allowing some questioning of expert witnesses on the matter of CNR as it pertains to debt cancellation and the transfer of debt to equity, as it pertains to proprietary corporations that are commercially feasible and viable, as is the call for the new classification, I think we then could start to understand some of the problems we are having with the Crown corporations within the Government of Canada.

Nobody can deny that there has not been abuse in this area and that there has been a serious degree of lack of accountability to you and me, to elected members of Parliament. When a so-called commercially viable operation has been receiving funds from Parliament either on direct appropriation or on agreements that have expired, or in any other way; when a corporation comes back in through a bill and asks for a transfer of something like \$800 million of debt to equity, whereas if they were being totally honest with us they would have calculated that back in the 1952 recap; and then when a look at the 1952 recap and the performance of the corporation subsequent to that recap shows a record of lack of accountability, I think we should call for an understanding on what the degree of accountability is going to be in the years ahead once this recap goes through. Or are we just, in another decade or two, going to have another recap as a result of a lack of ability of Parliament to review the corporation, to review the performance of its board of directors and of its management? It is now moving out into the private sector to borrow; it does not have to come back to Parliament for an appropriation, or for a vote, or for an examination before committees. Just what degree of control is the Crown, or the government, going to have over a corporation that is commercially viable? Why do they need this debt calculation, Mr. Chairman—I will ask this of the Minister—when it would . . .

• 1635

The Chairman: I must interrupt the honourable member. I have allowed him considerably more time than . . .

Mr. Huntington: I do not want to be greedy, but please put me on the next round.

The Chairman: Thank you. Mr. McCain, on a point of order.

Mr. McCain: Is any effort being made to get an answer to my question as to how many times we have looked over the CNR annual report in the last five or six years? Or what are the last two dates on which the report was submitted to the

[Traduction]

restait insuffisant. Un comité de la Chambre a aussi procédé à d'importantes audiences sur ces questions qui n'ont pas été résolues dans les propositions du gouvernement. Nous avons donc l'occasion maintenant de convoquer des experts sur cette question de la responsabilité d'une société de la Couronne qu'on dit, je crois, être la doyenne de ces sociétés. Je crois que, dans le cadre de ce bill, le Comité pourrait apporter beaucoup dans le sens de cette loi que le Ministre nous promet pour plus tard. Si les députés du gouvernement qui siègent à ce Comité et si le Ministre voulait bien permettre qu'on interroge des témoins possédant des connaissances sur cette question de la conversion des dettes en actions des sociétés-propriétaires viables commercialement parlant, comme on veut les appeler dans la nouvelle classification, je crois alors que nous pourrions commencer à comprendre quels sont les problèmes des relations entre les sociétés de la Couronne et le gouvernement du Canada.

Personne ne nie qu'il y a eu des abus dans ce domaine et qu'il y a eu des lacunes au point de vue obligation de rendre des comptes à vous et à moi, c'est-à-dire aux députés élus du Parlement. Lorsqu'une société qui fait des opérations commerciales viables reçoit des fonds du Parlement, soit directement par affectation de crédits ou par des accords qui sont expirés, ou de toute autre façon, lorsqu'une société se présente et en vertu d'un bill demande le transfert de quelque 800 millions de dettes en actions, si celle-ci avait été honnête avec nous, elle se serait souvenue que lors de la recapitalisation de 1952 et de ses opérations subséquentes, elle avait failli à ses obligations de compte rendu et que, par conséquent, nous voulions nous assurer qu'après cette nouvelle recapitalisation elle montrerait un plus grand sens des responsabilités. Ou est-ce que dans 10 ou 20 ans, nous allons voir une nouvelle recapitalisation du fait que le Parlement n'est pas en mesure d'examiner ce qui se passe dans cette société, ni le rendement de son conseil d'administration ou de sa gestion? Cette société veut maintenant emprunter dans le secteur privé et elle n'a pas besoin de s'en référer au Parlement pour une affectation de fonds, pour un crédit ou pour un examen par les comités. Quel doit être le contrôle de la Couronne ou du gouvernement sur une société commercialement rentable? Pourquoi doit-on calculer cette dette, monsieur le président, je demande au ministre . . .

Le président: Je doit interrompre l'honorable député, car je lui ai accordé plus de temps que . . .

M. Huntington: Je ne voudrais pas être trop gourmand, mais mettez-moi sur la liste pour la deuxième série de questions.

Le président: Merci, M. McCain invoque le Règlement.

M. McCain: Est-ce qu'on a songé à répondre à ma question? J'ai demandé combien de fois, au cours des 5 ou 6 dernières années, on avait examiné le rapport annuel des chemins de fer nationaux du Canada? Ou quelles étaient les deux dernières

[Text]

Committee for in-depth consideration as a report of a corporation? I would like to have that answer.

The Chairman: Yes. This can be researched and provided to the honourable member.

Mr. McCain: Today, if possible.

Mr. Lang: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Lang.

Mr. Lang: I believe I recollect that shortly before I became Minister this was, in fact, being done by the Committee. I do not know that I have had a request for a referral that has not been granted. So, just for the more recent period of time, I think that is how the record would be.

Mr. McCain: How many times has the Committee had it in the last six years?

Mr. Lang: Probably when they asked.

Mr. McCain: That begs the question.

The Chairman: Order, please. We will provide that information for the honourable member. Major steps, as you are well aware, have been made by this Committee in regard to reports' being referred automatically; I think Air Canada has been one of them, and possibly in the future other Crown corporations will have to report as automatically as would be required by the amendment that was brought forth by an honourable member of the Committee, I think, at the last session—which was well accepted. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, on the matter of the subject matter of this bill, it is my opinion, and the Minister is aware of this, that the bill really does not go far enough in recapitalization. I would like to raise an item with him, if for no other reason than to get his views for the future, if he or any of the rest of us remain here, regarding the pension plans of . . .

The Chairman: Order, please. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: . . . regarding the pension plans of CN, in fact, of both railroads. It is a matter that has been raised annually in Parliament and in this Committee for many, many years, in fact long before any of us ever got here. Employee contributions to the pension fund automatically are deducted and automatically go into the fund, but the equivalent contribution, which is a liability of the company, does not go into the fund each month or immediately after each payroll deduction. As a result, you have an unfunded liability of something slightly in excess of a billion dollars in the CN pension fund and almost a billion in the CP one. Since that money is, in fact, the employees' and the pensioners' money and nobody else's, and since the liability of the company is shown as an expense of the company each year, for which they take credit by taxation or in other ways, and in fact they use those funds for their own purposes until such time as an employee retires, I would like to ask the Minister why a parliament, a government of any political stripe, would not think, and you would think, it would be reasonable—rather than thrashing over the old straw and going over the old history of these plans—that Parliament vote sufficient funds for CN in this bill, and in some other way for Canadian Pacific, completely to fund their two respective pension plans. Then, what is now an unfunded liability on the

[Translation]

dates où l'on avait soumis le rapport au comité afin qu'il soit examiné d'une façon approfondie?

Le président: Oui. Nous pouvons faire les recherches nécessaires et fournir la réponse à l'honorable député.

M. McCain: Aujourd'hui, si possible.

M. Lang: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Lang.

M. Lang: Je crois me souvenir que peu de temps avant que je devienne ministre, le comité a examiné ce rapport. Je ne crois pas avoir reçu une demande de renvoi à un comité qui n'ait pas été accordée. Je dirais donc que pour cette période récente, telle est la situation.

M. McCain: Combien de fois le comité a-t-il, au cours des six dernières années, fait cet examen?

M. Lang: Probablement chaque fois qu'il l'a demandé.

M. McCain: Cela pose donc la question.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous fournirons ces renseignements à l'honorable député. Vous savez que le comité a pris des mesures importantes en ce qui a trait aux rapports à renvoyer automatiquement. Je crois qu'Air Canada est l'un des organismes visés et probablement qu'à l'avenir d'autres sociétés de la Couronne devront faire rapport automatiquement comme le requiert l'amendement présenté par un membre du comité qui, je pense, au cours de la dernière session, a été bel et bien accepté. Monsieur Benjamin vous avez la parole.

M. Benjamin: J'estime, et monsieur le ministre le sait, que ce bill ne va pas assez loin en ce qui a trait à la recapitalisation. Je voudrais soulever une question—ne serait-ce que pour obtenir l'avis du ministre pour l'avenir si lui ou certains d'entre nous nous nous trouvons encore ici—au sujet du régime de pension . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Benjamin, vous avez la parole.

M. Benjamin: . . . il s'agit du régime de pension des chemins de fer nationaux du Canada, en fait, des deux systèmes de chemin de fer. Ma question a été soulevée chaque année au Parlement et pendant des années auprès du comité ici, soit, en fait, bien longtemps avant qu'aucun des membres actuels n'y siège. Les contributions des employés au fond de pension sont automatiquement déduites et versées à ce fond, mais la contribution équivalente que doit verser la société n'est pas versée au fond chaque mois ou immédiatement après chaque déduction de paye. Par conséquent, il y a un passif non capitalisé d'un peu plus d'un milliard de dollars pour le régime de pension des chemins de fer nationaux et de près d'un milliard de dollars pour le régime de fond de pension du CP. Cet argent appartenant en fait aux employés et aux retraités puisque le passif de la société est indiqué au titre des dépenses de la société chaque année, ce qui lui permet d'obtenir crédit d'impôt et d'utiliser ces fonds pour son usage jusqu'à ce que l'employé prenne sa retraite, j'aimerais que le ministre m'indique pourquoi le Parlement ou le gouvernement au lieu de ressasser et de reprendre à zéro l'histoire de ces régimes de pension, ne voteraient pas, des fonds suffisants, dans le cadre de ce bill—ce serait par d'autres moyens pour le CP—pour que ces deux régimes de pension soient financés complètement. Alors ce qui est mainte-

[Texte]

books of the Canadian National would then become a liability to the Government of Canada or the people of Canada which they could take whatever number of years—20, 50 or 100—to repay, and that henceforth all the deductions and contributions for pension funds shall be made immediately after they become a liability. The fund itself then would provide for much better capability of improved pensions, including some measure of indexing. In other words, the income that would accrue to a funded pension plan goes quite rightly then to the pensioners.

• 1640

Why should the pensioners and employees be, in effect, financing or subsidizing the financial liability of the Canadian National? Why do we not just transfer another \$1 billion in this bill and make it a funded pension plan? The Canadian National then owes the government and the people of Canada that money and the pensioners and the employees' pension funds are there in fact, and can earn a proper income. The Canadian National, if it wishes to borrow from that pension plan may do so, but surely this is long overdue.

Mr. Lang: Mr. Chairman, even saying "What is \$1 billion?" is not going to make Mr. Benjamin into another C. D. Howe.

I think the appropriate solution was indeed the one which was adopted by Parliament, that is to say, to require the railways to fund their plans and to do so over time rather than, as Mr. Benjamin himself recognized, to have to try to do it in one lump all at a time.

That funding of course reflects the pension plans as they are. They would not hold promise of greater benefits because if you went to greater benefits you would have to go to greater funding. That seems to me to be obvious. Therefore, just having it funded today would not change the question of whether or not the pensions are adequate or should be better. That is a separate question which has to be answered and is answered from time to time by the negotiations between the railways and their employees.

Mr. Benjamin: All right. Mr. Chairman, I am sorry I was not able to be here when the Minister was before the Committee at an earlier date. But why did we stop at the \$808 million when there was other long term debt which could have just as easily been picked up in the same manner? Paper transfer really has no cash involved. What is so sacred about the debt-equity ratio that is envisioned at present when it could be made better than that? Why did we not transfer a larger amount? I am sorry, I brought the wrong railway annual report with me. I got the CP one. I could look up some figures but I am sure the Minister knows what I mean, that there are other remaining portions of debt of Canadian National that I think could have been incorporated in this bill as well.

[Traduction]

nant un passif non consolidé inscrit aux livres du Canadien National deviendrait un passif imputable au gouvernement du Canada ou au peuple canadien et pourrait être remboursé sur une période indéterminée, 20, 50, 100 ans; conséquemment, toutes les déductions et contributions au régime de retraite devraient être effectuées immédiatement après qu'elles soient devenues un passif. Alors le fonds comme tel permettrait plus aisément une amélioration des prestations, de même qu'une certaine indexation. Autrement dit, les revenus qui seraient produits par le régime de retraite consolidé reviendraient bien justement d'ailleurs aux prestataires.

Pourquoi les retraités et les employés devraient-ils, de fait, financer ou subventionner le passif du Canadien National? Pourquoi ne pas tout simplement, par ce bill, accorder une somme supplémentaire de 1 milliard, afin de consolider ce régime de retraite? Le Canadien National devrait alors cette somme au gouvernement et au peuple canadien, et les fonds de pension des retraités et des employés demeureraient permanents, rapportant ainsi un revenu acceptable. S'il le désirait, le Canadien National pourrait emprunter à même ce fonds de pension, d'ailleurs une telle mesure s'impose depuis longtemps.

M. Lang: Monsieur le président, même si M. Benjamin disait «1 milliard de plus, qu'est-ce que c'est?», il ne deviendra pas un autre C. D. Howe.

A mon avis, la bonne solution, c'est celle adoptée par le Parlement, c'est-à-dire celle qui consiste à exiger que les chemins de fer financent leur régime, et qu'ils le fassent au cours d'une période plus étendue, plutôt que tout d'un coup, comme M. Benjamin le reconnaissait lui-même.

Évidemment, cette consolidation reflète bien l'état du régime de pension. On ne pourrait promettre des revenus accrus, car si on le faisait, il faudrait avoir un financement plus considérable. Cela me paraît évident. Conséquemment, même si la consolidation était effectuée aujourd'hui, cela ne changerait pas la question de savoir si oui ou non les prestations sont suffisantes ou si elles devraient être accrues. C'est là une question distincte qui doit obtenir réponse, et à laquelle les négociateurs entre les chemins de fer et les employés répondent à l'occasion.

M. Benjamin: D'accord. Monsieur le président, je suis désolé de n'avoir pu être présent lors de la précédente comparution du ministre devant le comité. Mais pourquoi nous en sommes-nous tenus à 808 millions de dollars, alors qu'une autre dette à long terme aurait pu tout aussi facilement être traitée de la même façon? Les déplacements de papiers ne représentent vraiment aucune dépense de capital. Qu'est-ce qu'il y a de si sacré dans l'équilibre actif-passif que nous étudions actuellement, alors que la situation pourrait être bien meilleure? Pourquoi n'avoir pas transféré une grosse somme? Je suis désolé, je n'ai pas le bon rapport annuel avec moi. J'ai celui du CP. Je pourrais chercher quelques chiffres, mais je suis certain que le ministre sait ce que je veux dire, c'est-à-dire qu'il y a beaucoup d'autres dettes du Canadien National qui, à mon avis, auraient pu également être incorporées dans ce bill.

[Text]

Mr. Lang: It was our judgment that this produced a debt-equity ratio which was appropriate. It gets it close to that of other railroad operations and therefore produces a reasonable basis upon which, in the future, to judge the CN's operation. Of course what we expect of it is to account by paying an appropriate dividend on investment in due course to the people of Canada. That of course is what it is on the way to doing. It is a little strange to me to hear other members from the Conservative Party say that it now wants accountability when in fact we are getting the right kind of accountability which is a dividend performance. We will expect more of that of them of course.

Mr. Towers: That was said in 1952.

Mr. Lang: This time it will happen. And it will happen. It will happen for a very simple reason. The policy today is clear, which is, that we expect them to operate effectively and efficiently and we expect that a government, if it wants some non-economic performances from the railway, will in fact pay for those rather than suddenly try to run them in and hide them away in the mixture of railway operations. What we need of course is some co-operation and understanding from politicians, perhaps, on all sides of the House that it is the right way to do it and not that we should once again expect the railway to somehow perform social functions or other functions without paying for them, that we, as a parliament, should vote the money for their performance.

• 1645

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, . . .

An hon. Member: That would be a lot easier to do . . .

Mr. Benjamin: . . . it is not so much . . .

The Chairman: Order, please, Mr. Benjamin has the floor.

Mr. Benjamin: The disagreement is not so much what the Minister wants to do, it is how he wants to do it. That is where we part company in a number of areas, and that is nothing new in this Committee.

I wonder whether the Minister envisages—I am sure he is aware of them and has examined an area like CN in Canada or similar areas in other countries, such as British Rail or the European railroads generally—the operations of CN in its accountability, its financing, its cross-subsidization, its direct subsidization, moving to a similar situation, for example, as British Rail, in which they get some direct subsidization, shown as a separate item and shown why, because it is for a national, economic and social purpose as well as transportation purposes. Is that the result he wants to arrive at, or is it purely the commercial viability-profitability-accountability that he is aiming at?

Mr. Lang: I do not know that I would want to pick any foreign railway and compare it and say that that is what we want, because I think we expect a different kind of performance and not quite the great deficits and burdens on the treasury which are present in many other jurisdictions.

[Translation]

M. Lang: Nous avons jugé qu'il en découlait un équilibre actif-passif acceptable. Cette proportion se rapproche de celle des autres chemins de fer et par conséquent nous fournit une base raisonnable, grâce à laquelle, dans l'avenir, nous pourrions juger de l'exploitation du CN. Bien sûr, nous avons l'intention de nous reprendre, en versant au peuple canadien un dividende satisfaisant sur l'investissement au moment voulu. Évidemment, c'est ce qui est en cours. Il est quelque peu étrange d'entendre d'autres membres du parti conservateur affirmer qu'ils désirent maintenant que l'organisme soit comptable de ses actes, alors qu'en réalité, la situation est très bien comme cela, grâce au rendement sur les dividendes. Bien sûr, nous pouvons nous attendre à d'autres interventions de ce genre.

M. Towers: On a dit cela en 1952.

M. Lang: Cette fois, ça y est. Et c'est sérieux. C'est ce qui va sa produire, et pour des raisons très simples. La politique est très claire, c'est-à-dire que nous attendons d'eux qu'ils fonctionnent avec efficacité, et nous pensons que si un gouvernement désire éviter que les chemins de fer ne soient pas rentables, de fait, il absorbera ses déficits, plutôt que d'essayer soudainement de les intégrer et de les cacher, dans le mélomélodrama des opérations ferroviaires. Ce qu'il nous faut, évidemment, c'est que les hommes politiques collaborent et comprennent, des deux côtés de la Chambre, que c'est la façon de le faire et que nous ne devrions pas, encore une fois, nous attendre à ce que les chemins de fer s'acquittent de manière quelconque des fonctions sociales ou d'autres fonctions sans les payer. Il faut que nous, à titre de parlementaires, votions les fonds à cet effet.

M. Benjamin: Monsieur le président . . .

Une voix: Il serait plus facile de le faire . . .

M. Benjamin: . . . ce n'est pas simplement . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, M. Benjamin a la parole.

M. Benjamin: Le désaccord se pose pas tellement à cause de ce que le ministre veut faire, mais plutôt de la façon qu'il veut le faire. Voilà où nous divergeons dans plusieurs domaines, et ce n'est une chose nouvelle pour le comité.

Je me demande si le ministre envisage—je suis convaincu qu'il est au courant et qu'il a examiné le CN au Canada ou d'autres organismes analogues dans d'autres pays, comme la British Rail ou les chemins de fer européens—de rapprocher le CN de la British Rail, par exemple, en ce qui concerne les responsabilités, le financement, le financement compensatoire, la subvention directe—la subvention directe lequel est un crédit distinct, justifié pour lui-même parce qu'il s'agit d'un objectif national, économique et social, et pas simplement de transport. Est-ce le résultat auquel il veut en venir ou vise-t-il uniquement la responsabilité, la faisabilité et la rentabilité commerciales?

M. Lang: Je ne sais pas si je suis prêt à comparer la situation de nos chemins de fer avec celle d'un chemin de fer étranger, car je crois que nous attendons une autre sorte de service qui n'entraîne pas les déficits et les fardeaux sur le trésor qui existent dans plusieurs autres domaines.

[Texte]

An example, however, of what I see happening is, of course, a certain amount of cross-subsidization which is normal in commercial operations, particularly as one service carries in a limited way, another over a particular period of time with growth possibilities in the other and sometimes at a later stage the roles are reversed, but where I would see our having to take a major role and recognize it, would be if, for instance, we wanted to move forward rapidly with a great northwest railway or a railway to the Arctic, then very obviously we would have to consider the cost of that and the period of time over which it could not be expected to be economic. Then we, as a Parliament, should face that cost and be prepared to pay it at the time we are asking for the railroad to be constructed, rather than somehow to expect the railway to overtax other freight in order to find the funds.

Mr. Benjamin: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Huntington. Mr. Huntington will be the last questioner and he is on the second round. If you have comments I will put you on the first round, Mr. Murta.

Mr. Murta: Yes, I do have two or three comments, Mr. Chairman.

I would like to ask the Minister if the 1977 annual report was written on the assumption that Bill C-17 was going to pass?

Mr. Benjamin: What do you expect him to say, no?

Mr. Lang: I have just physically received the annual report and have not looked inside it at this point, so I had to check to see what the situation was. I understand that it was not prepared on that assumption, although there are some references in the report which may explain what the situation will be in the event of the passing of the bill.

Mr. Murta: Did you say that will be out within two to three weeks, possibly, the report itself, or would it be longer than that?

Mr. Lang: I would expect it to be in that period, yes.

Mr. Murta: In that period.

There is another area I would like to get into today. One of the better witnesses we have had, I think, was the Canadian Trucking Association, Mr. Ken Maclaren. They brought forward some very real doubts about the whole transportation industry if, in fact, this bill were allowed to pass. Mr. Maclaren, when he appeared before the Committee, said and I quote:

The passing of Bill C-17 would give the railways the financial flexibility to bury both the CPR and the truckers in new equipment if they wanted to. Perhaps an even greater concern is the tendency to go out and try to buy up businesses to eliminate competition.

This comes from the Canadian Trucking Association. Now the CNR, as you know, has purchased Cast Shipping. I would like to ask you, Mr. Minister, what guarantee does the Committee have that the CNR would not eliminate competition in

[Traduction]

Toutefois, j'envisage, bien sûr, un financement compensatoire, ce qui est tout à fait normal dans le commerce. Un organisme peut offrir des services d'une étendue limitée, tandis que d'autres offrent un accroissement potentiel, la situation pouvant changer à une étape ultérieure. Je pourrais envisager et reconnaître notre rôle principal dans l'éventualité de la construction rapide de réseaux de chemins de fer dans le Grand Nord-Ouest, ou jusqu'à l'Arctique; de toute évidence, il faudra dans ce cas-là tenir compte des coûts et de la période au cours de laquelle le projet ne serait pas rentable. Face à cette situation, nous devrions, à titre de Parlement, être en mesure de défrayer ces coûts au moment où nous préconisons la construction du chemin de fer, au lieu de nous attendre à ce que d'une manière quelconque le chemin de fer impose une surtaxe sur le transport des marchandises, afin de récupérer les fonds nécessaires.

M. Benjamin: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Huntington. M. Huntington sera le dernier à intervenir, et il est inscrit au deuxième tour. Si vous avez des commentaires, monsieur Murta, je vous inscrirai au premier tour.

M. Murta: Oui, j'aurai deux ou trois remarques, monsieur le président.

J'aimerais demander au ministre si le rapport annuel de 1977 se basait sur la présomption que le Bill C-17 serait adopté?

M. Benjamin: Qu'attendez-vous qu'il vous réponde? non?

M. Lang: je viens justement de recevoir le rapport annuel et je ne l'ai pas lu, alors il fallait que je m'informe de la situation à l'époque. On m'apprend qu'il n'était pas fondé sur cette hypothèse, quoique on fasse quelques allusions dans le rapport qui pourraient expliquer la situation en fonction de l'adoption du bill.

M. Murta: Avez-vous annoncé qu'il sera rendu public en deux ou trois semaines, peut-être ou faudra-t-il attendre plus longtemps?

M. Lang: Je m'attendrais à ce qu'il soit disponible dans cette période.

M. Murta: Dans cette période.

Il y a un autre domaine que j'aimerais aborder aujourd'hui. L'un de nos plus intéressants témoins, à mon sens, a été M. Ken Maclaren, de l'Association canadienne des camionneurs. Il a fait valoir les problèmes bien réels qui se poseraient dans l'industrie du transport, si le projet de loi est adopté. M. Maclaren, lors de sa comparution devant le comité, a dit, et je vous cite:

l'adoption du Bill C-17 accordera aux chemins de fer le pouvoir financier d'enfoncer à la fois le CP et les camionneurs par de l'équipement nouveau s'ils le voulaient. Ce qui nous préoccupe encore plus peut-être est la tendance d'essayer de procurer des commerces, afin d'éliminer la concurrence.

Quelle est l'opinion de l'Association canadienne des camionneurs? Comme vous le savez, le CN a acheté la société Cast Shipping. Comment le comité peut-il être sûr, monsieur le

[Text]

the way that certainly the Canadian Trucking Association is afraid of?

• 1650

Mr. Lang: Well, Mr. Chairman, first of all, the bill certainly does not put the CN in a better position than CP or many other corporations. So if there is that kind of fear, it can exist in relation to any large corporation and not just CN. Hence, the natural answer to that worry is that a good competition law and the vigilance of our competition department has to be the answer and the defence to that kind of fear.

As far as the other fear is concerned, which is that ability to bury the truckers, I take it that what the truckers are saying is they are very worried the railway will set rates which are too low and therefore make it impossible for the trucker to compete. Well, I said to the truckers—and I spoke to Mr. MacLaren about this, and I now say to you as members of Parliament—that if at any point in time you sense a rate in the railways which is too low and want to see that we adjust it and have it raised, I will be delighted to have your suggestion in that regard.

Mr. Towers: . . . Mr. Minister, you know better than that.

The Chairman: Order, please.

Mr. Murta.

Mr. Murta: I would like to proceed on that, because certainly the financial estimates we have received from the CNR indicate they will be making a very substantial profit, with or without recapitalization, by 1982. And I think, Mr. Minister, a writing off of some \$808 million as we are proposing to do with this piece of legislation certainly raises some very real concerns on the part of the trucking industry itself.

The other area I want to touch on—and you mentioned it briefly in reply to Mr. Benjamin—is that without recapitalization the CNR borrows from the government, but with recapitalization it will borrow on the private market. Now, government will inevitably honour all of CNR's loans made in the private sector since it is still the ultimate owner of the crown corporation. Given those as constant, what—and I ask this question in all sincerity—what really is the purpose of recapitalization, since there really is no guarantee that the government will not have to step in and help the CNR if they cannot repay their debts in the future?

I think this is really one of the concerns. We really have no guarantee that we will not be back here in 10 years' time, going through the same kind of situation we are at the present time. That is a real concern.

Mr. Lang: Obviously the result of that depends a good deal on the continuation of the now-existing policy of not imposing all kinds of obligations upon the railway without paying for them if they are non-economic obligations, and also of making it very clear that we expect, between the board of directors and management, an operation to be viable, sensible and effective. We are not writing off the amount in question; we are transferring it from the form of debt to equity, so that there will be

[Translation]

ministre, que le CN ne supprimera pas la concurrence, comme le craint l'Association canadienne des camionneurs?

M. Lang: Tout d'abord, monsieur le président, le projet de loi ne prévoit pas pour la CN une situation plus avantageuse que celle du CP et d'autres sociétés. Ainsi, si cette appréhension existe, elle pourrait être motivée à l'égard de n'importe quelle grosse entreprise, et pas seulement au sujet du CN. Une bonne loi sur la concurrence et la vigilance de la section chargée de son application serviront à dissiper cette crainte.

Pour ce qui est des camionneurs, je crois comprendre qu'ils craignent que les chemins de fer fixent des tarifs trop bas, rendant ainsi la concurrence impossible. Comme je le leur ai dit, j'ai parlé à M. MacLaren à ce sujet, et je répète mon observation aux membres du comité—si vous êtes d'avis qu'un tarif ferroviaire est trop bas et qu'il faudrait le rajuster, je serai ravi de tenir compte de vos suggestions.

M. Towers: Monsieur le ministre, vous devriez être plus intelligent que cela.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Monsieur Murta.

M. Murta: J'aimerais poursuivre cette question parce que, d'après les prévisions budgétaires que nous avons reçues du CN, cette société fera des bénéfices considérables d'ici 1982, avec ou sans refinancement. Et je crois, monsieur le ministre, que la défalcation d'une somme de 808 millions de dollars, ce à quoi vise ce projet de loi, soulève des inquiétudes bien justifiées de la part des camionneurs.

Je voudrais maintenant passer à un autre sujet que vous avez évoqué brièvement dans votre réponse à M. Benjamin. Sans refinancement, le CN emprunte au gouvernement mais avec le refinancement, il s'adressera au marché privé. Or, le gouvernement sera inévitablement tenu de respecter tous les engagements du CN pris dans le secteur privé puisqu'il est, en fin de compte, le propriétaire de cette société de la Couronne. Puisqu'il en est ainsi, je vous demande en toute sincérité quel est le véritable but du refinancement, car il n'existe pas de garantie que le gouvernement ne devra pas aider le CN si cette société n'est pas en mesure de rembourser ses dettes à l'avenir?

Je crois que ceci est une préoccupation fondamentale. Nous n'avons aucune assurance que le comité ne sera pas reconvoqué dans dix ans pour faire exactement le même exercice que nous faisons maintenant.

M. Lang: Tout cela dépendra évidemment du maintien de la politique actuelle selon laquelle nous n'imposons pas toutes sortes d'obligations autres qu'économiques sur les chemins de fer sans payer les coûts. Nous insistons également auprès du conseil d'administration et des gestionnaires sur la nécessité d'une exploitation rentable, raisonnable et efficace. Nous ne défalquons pas la somme en question; nous la transformons de dette en capital afin de pouvoir mieux évaluer la rentabilité et la performance économiques des chemins de fer.

[Texte]

a more current market-place type of judgment on whether or not the return and performance of the railway is adequate.

I am glad Mr. Murta referred, Mr. Chairman, to the kind of return that might be expected. But I trust he will also recognize that even the figures now being talked about are low in terms of the ordinary return on investment or the ordinary return required for the on-going improvement of as large an operation and as large an investment as this. I will therefore welcome his support in days in the future if the CN begins to make a few hundred million dollars in holding off the suggestion that that is too much and somehow that kind of return and dividend to the people of Canada is too much to have out of that investment, and the argument that will no doubt come from some that it should be plowed back somewhere in kindness and in goodies.

• 1655

Mr. Murta: This will be my last question, Mr. Chairman, because I know it is just about 5 o'clock. On the whole question of commuter services in the core area, what is the situation in terms of the financial losses that will take place in those services?

Mr. Lang: Commuter services are generally regarded as a municipal-provincial responsibility, if you are referring to the actual localized city commuter services, and that will continue to be the case. Our responsibility is rather for intercity than for commuter services in relation to a single city.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. I have next Mr. Huntington, for a short question, and you have about two minutes, sir.

Mr. Huntington: is that the end of the meeting?

The Chairman: Five o'clock.

Mr. Huntington: I want to come back to the matter of the CN balance sheet, the 1977 report, which has just been made available to the Minister. I am wondering if when that is made available to the Committee if we also could have any pro forma balance sheets that the CNR has used in its negotiations with the private sector for borrowing in that area? would that be possible, Mr. Minister?

Mr. Lang: Well, it has recently gone to the American market, for instance, and therefore obviously has filed a full prospectus in regard to that, and certainly that is available because that is a public document.

Mr. Huntington: I am wondering if that public document could be made available to the Committee and put in its proceedings.

Mr. Lang: I certainly am willing to get it, if the Committee would like it in its proceedings. I have no problem with that obviously. I do not know how long it is.

The Chairman: Mr. Huntington, just for your clarification, as the Minister mentioned, we do not know how long or how involved this particular document is. If it is agreeable, we could have it circulated to the members of the Committee.

Mr. Huntington: would you circulate it, please? I would like to see it.

[Traduction]

Je suis content que M. Murta ait fait allusion aux bénéfices prévus. Et je suppose qu'il reconnaîtra que même les chiffres prévus maintenant sont bas par rapport aux produits de placement normalement nécessaires pour l'amélioration continue et l'exploitation d'une entreprise aussi importante que le CN. Je compterai donc sur l'appui du député à l'avenir si le CN commence à rapporter quelques centaines de millions de dollars; j'espère qu'à ce moment-là, il ne dira pas que ce dividende et ces recettes produits par le CN, propriété du peuple canadien, sont trop importants. On va sûrement nous dire qu'il faudra distribuer ces bénéfices par des programmes sociaux et autres.

M. Murta: Ce sera ma dernière question, monsieur le président, puisqu'il est presque 17 heures. Quelles seront les pertes encourues par les services de trains de banlieue?

M. Lang: Ces services sont généralement considérés comme une responsabilité municipale-provinciale, si vous parlez des trains de banlieue dans les grands centres urbains. Cette situation restera inchangée. Notre responsabilité se limite aux services interurbains.

Le président: Merci, monsieur Murta. Monsieur Huntington, vous avez environ deux minutes.

M. Huntington: Est-ce la fin de la séance?

Le président: Dix-sept heures.

M. Huntington: Je voudrais revenir à la question des bilans du CN et du rapport de 1977, qui vient d'être remis au ministre. En même temps que nous recevrons le rapport, pourriez-vous également nous donner tous les bilans simulés utilisés par le CN lors de ses négociations de prêts avec le secteur privé? Serait-ce possible, monsieur le ministre.

M. Lang: Eh bien, le CN vient de faire des démarches sur le marché américain, par exemple, et a dû soumettre un rapport à ce sujet. Puisqu'il s'agit d'un document public, vous pourrez certainement le consulter.

M. Huntington: Pourra-t-on envoyer ce document public au Comité pour qu'il fasse partie du procès-verbal?

M. Lang: Je veux bien vous le procurer, si le Comité veut le joindre en annexe à ses délibérations. Cela ne me pose pas de problème. Je ne sais pas quelle en est la longueur.

Le président: Monsieur Huntington, comme l'a dit le ministre, nous ne savons pas quelle est la complexité ou la longueur de ce document. Serait-il acceptable que nous le fassions circuler parmi les membres du Comité?

M. Huntington: Oui, mais je tiens à le voir.

[Text]

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Huntington: Does the Minister know if that was with recap and without recap? How extensive was it in its variation?

Mr. Lang: I do not recall whether the last one forecast the expected recap or not. I would have to check that.

Mr. Huntington: What is the concern of the corporation and of the ministry in the need to transfer debt over to equity in order to improve ratios when there is really a government guarantee attached to all these borrowings and commitments on the part of the corporation anyway?

Mr. Lang: We have not been guaranteeing the last lending. That is really the important difference; we have been expecting the Canadian National to go to the market and we have not been guaranteeing their borrowings.

Mr. Huntington: Do I understand then that all borrowings in the future from the private sector, if C-17 were to pass and if this recap were to go through, would be on the assets and would be limited to the obligation of the Canadian National Railway?

Mr. Lang: I would indicate that as a general intention. I would not like to say there are no possibilities under which we would expect a different arrangement to have to come, but that would be my intention.

Mr. Huntington: Well, let us hypothecate and say that CN made some very serious mistakes and its cash flow reversed, is it likely that the Government of Canada is going to let it go down or under?

Mr. Lang: Well, obviously that would be rather unlikely but I am sure we would take action in relation to that before that happened. In fact, that is what I would see to be our responsibility and the responsibility of our board and of our managers.

Mr. Huntington: You see, one of the concerns I have, Mr. Minister, is the fact that we find Crown corporations dealing in very heavy sums of money, such as Atomic Energy of Canada Ltd., making offshore contracts and committing the corporation to the delivery of contracts and goods and services, and right in those contracts the Government of Canada is committed. What assurance do I have, as a member of Parliament, that that is not going to be an ongoing obligation on the part of CN or any other Crown corporation? Where does that degree of control come back to us?

Mr. Lang: There still is governmental responsibility for such major items, because there is governmental responsibility for the approval of capital budgets.

• 1700

Mr. Huntington: I am still a little hazy as to what control Parliament has over guarantees and commitments that Crown corporations of the size and importance of CN are not used to escape review and perusal of commitments that turn negative to the cash flow of Canada, and whether it becomes a way of getting government funds out other than through the normal

[Translation]

Le président: Ceci vous convient-il?

Des voix: D'accord.

M. Huntington: Le ministre sait-il si ce document a été fait en fonction d'un refinancement ou le contraire? Combien y avait-il de schémas prévus?

M. Lang: Je ne me souviens pas si le dernier prévoyait le refinancement ou non. Je devrai vérifier.

M. Huntington: Pourquoi la Société et le ministre veulent-ils transformer la dette en capital-actions pour améliorer la répartition lorsque tous les emprunts et engagements pris par la société font déjà l'objet d'une garantie de l'État?

M. Lang: Nous n'avons pas garanti le dernier emprunt. Voilà la distinction essentielle; le Canadien national doit s'adresser au marché et nous ne garantissons pas ses emprunts.

M. Huntington: Dois-je comprendre que tous les emprunts faits au secteur privé à l'avenir, si le bill C-17 était adopté et que le refinancement était accepté, seraient conclus en fonction des avoirs du CN, qui en prendrait l'entière responsabilité?

M. Lang: C'est l'intention générale. Je ne voudrais pas dire qu'il n'est pas possible de prévoir un autre genre d'arrangement, mais ce que vous avez dit correspond à mon intention.

M. Huntington: Prenons un cas hypothétique. Si le CN faisait de graves erreurs et commençait à perdre de l'argent en grande quantité, est-il possible que le gouvernement du Canada le laisse faire faillite?

M. Lang: Ce serait assez peu probable, mais je suis sûr que nous prendrions des mesures avant que la situation en arrive là. En fait, à mon avis, ce serait notre responsabilité et celle du conseil d'administration et des gestionnaires.

M. Huntington: C'est justement une de mes préoccupations, monsieur le ministre. Des sociétés de la Couronne, comme l'Énergie atomique du Canada Limitée, font des transactions impliquant des sommes très importantes, elles passent des contrats à l'étranger et s'engagent à livrer des biens et services et ces mêmes contrats engagent le gouvernement du Canada. Quelle assurance puis-je avoir, en tant que député, qu'il ne s'agira pas d'une autre société de la Couronne? Comment pouvons-nous reprendre un certain contrôle?

M. Lang: Le gouvernement reste responsable de ces postes majeurs puisqu'il est responsable du budget d'investissement.

M. Huntington: Je ne comprends toujours pas très bien le contrôle que peut exercer le Parlement sur les engagements pris par des sociétés de la Couronne de l'importance du CN. Comment sait-on que cette façon d'obtenir de l'argent ne remplacera pas la procédure normale d'affectation de crédits? Je crois qu'il faut se pencher sur cette question en étudiant le projet de loi.

[Texte]

process of appropriation. I think this is something that has to be examined as we examine this bill.

Mr. Lang: Obviously, the whole question, as I have indicated before, is not related to this bill. It would arise just as much without this bill as with it, because indeed the railway has already been going to the outside capital markets, has already been able to engage in certain things. It is the kind of question which arises generally in relation to Crown corporations and that is why, as I indicated before, it is a subject which we will be addressing in a bill relating generally to Crown corporations.

Mr. Huntington: Would you not agree that this is an ideal opportunity for us to call a few expert witnesses before and have this matter examined so that it will be of assistance to the government in the drafting of the bill you are talking about?

Mr. Lang: No, I would have to say that this is an irrelevant occasion for that kind of examination. You could just as easily attach that request to any kind of bill because it has nothing to do with this bill at all.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. Its being after five o'clock, I would like . . .

Mr. Towers: Mr. Chairman, could I have a ruling . . .

The Chairman: Mr. Towers, on a point of order. I think, just to settle the question—I know it is concerning the motion—I am sure the member is well aware, and I will read it into the record if you would like, that:

A motion as an official proceeding of the Committee cannot be dealt with unless the quorum of 11 is present and the only matter that the Committee can deal, with less than 11 members, but at least five members, is the receiving of evidence.

The motion can be presented if you would like at a future meeting where a quorum of 11 is present. When a motion is presented under those circumstances it is not even officially presented to the Chair. I am sure the member agrees with that.

Mr. Towers: I want to do that, Mr. Chairman. I am very sorry that the government did not have enough members here in order to deal with it.

The Chairman: I am sorry—that is below the belt. We have agreed, as a Committee, in the Transport Committee that that would not be done.

Mr. Loiselle: . . . clause by clause we will have the full slate here.

The Chairman: Order, please. I would like to thank the Minister . . .

Mr. Loiselle: Make up your mind when you want to and we will be sitting here, all the time you . . .

The Chairman: . . . for appearing before us. This meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

M. Lang: Il est évident que toute cette question, comme je l'ai déjà dit, n'est pas reliée au projet de loi. Elle se poserait même si le projet de loi n'avait pas été déposé puisque le CN a toujours eu l'habitude de s'adresser au marché privé de capitaux et a le droit de le faire. C'est une question qui se pose pour toutes les sociétés de la Couronne et nous allons en traiter dans un projet de loi qui porte sur ces sociétés.

M. Huntington: Ne convenez-vous pas que c'est l'occasion idéale de convoquer quelques experts comme témoins pour examiner la question; ce serait utile au gouvernement dans la rédaction du projet de loi dont vous parlez?

M. Lang: Non, ce n'est pas le moment d'entamer ce genre d'examen. Vous pourriez aussi bien faire cette demande lors de l'étude de n'importe quel projet de loi.

Le président: Merci, monsieur Huntington. Puisqu'il est 17 h 00 passé, je voudrais . . .

M. Towers: Monsieur le président, voulez-vous me dire quelle est votre décision . . .

Le président: Monsieur Towers, un rappel au Règlement. Vous parlez sans doute de votre motion, et je suis sûr que vous savez quel est notre règlement. Je vais vous le lire, si vous voulez:

Une motion peut être traitée officiellement seulement lorsqu'il y a un quorum de 11 membres; le quorum nécessaire pour entendre les témoignages est de 5 membres.

La motion pourra être présentée, si vous voulez, lors d'une séance future quand il y aura un quorum de 11 personnes. Puisqu'il n'y a pas de quorum, votre motion ne peut même pas être officiellement reçue par la présidence. Je suis sûr que le député est d'accord avec moi.

M. Towers: Je regrette beaucoup que les députés ministériels ne soient pas assez nombreux pour qu'on puisse trancher cette question.

Le président: Je suis désolé, c'est un coup bas. Nous avons convenu dans le comité des Transports que cela ne se ferait pas de cette façon.

M. Loiselle: Nous aurons tout le monde ici pour l'étude article par article.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je voudrais remercier le ministre.

M. Loiselle: Dites-nous quand vous vous déciderez, et nous y serons aussi longtemps . . .

Le président: Je remercie le ministre d'être venu à cette séance. Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Mr. Ralph MacGougan, Assistant Deputy Minister,
Finance.

Du ministère des Transports:

M. Ralph MacGougan, sous-ministre adjoint, Finances.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 24

Thursday, April 20, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 24

Le jeudi 20 avril 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

LIBRARY

MAY 16 1978

UNIVERSITY OF TORONTO

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

CONCERNANT:

Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang,
Ministre des Transports.

Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Messrs.

Benjamin	Dionne (<i>Kamouraska</i>)
Bussières	Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)
Cadieu	Gendron
Caron	Harquail
Condon	Huntington

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Messieurs

Lapointe	Murta
Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	Oberle
McCain	Roy (<i>Laval</i>)
McKenzie	Towers—(20)
McRae	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, April 20, 1978:

Mr. McRae replaced Mr. Collenette;
Mr. Caron replaced Mr. Savard;
Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. Smith (*Saint-Jean*);
Mr. Condon replaced Mr. McRae.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 20 avril 1978:

M. McRae remplace M. Collenette;
M. Caron remplace M. Savard;
M. Roy (*Laval*) remplace M. Smith (*Saint-Jean*);
M. Condon remplace M. McRae.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 20, 1978
(26)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:40 o'clock p.m., this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bussièrès, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Gendron, Harquail, Huntington, Lapointe, Loisel (*Saint-Henri*), McKenzie, McRae, Murta, Oberle, Roy (*Laval*), Towers.

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

Mr. Towers proposed to move,—That in consideration of Bill C-17, Officials of the Office of the Auditor General of Canada who presented testimony concerning financial management and control practices of Crown corporations leading to recommendations contained in the Second Report of the Public Accounts Committee tabled on April 12, 1978 be invited to the Standing Committee on Transport and Communications to comment upon and recommend ways and means of establishing effective measures to provide adequate accountability to Parliament by the Canadian National Railways, a Crown corporation wholly owned by the people of Canada.

And a point of order being raised as to the procedural acceptability of the motion.

DECISION BY THE CHAIRMAN

THE CHAIRMAN: I have analyzed and compared this motion to the motion presented by Mr. Mazankowski at our meeting of Thursday, April 13, 1978.

Both motions have as their essential thrust the wish to invite the Auditor General and/or his officials as witnesses for their testimony on ways and means of financial management and control leading to "adequate" or "complete" accountability of the Canadian National Railways to Parliament.

The obvious importance of the matter to honourable members is not here in question. However, from a procedural point of view I am led to the inescapable conclusion that in essence or substance the motions seek the same basic goal.

Beauchene's 4th Edition Citation 194(1) states:

"A motion or amendment cannot be brought forward which is the same in substance as a question which has already been decided, because a proposition being once submitted and carried in the affirmative or negative cannot be questioned again but must stand as the judgment of the House."

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 20 AVRIL 1978
(26)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 40 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bussièrès, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Gendron, Harquail, Huntington, Lapointe, Loisel (*Saint-Henri*), McKenzie, McRae, Murta, Oberle, Roy (*Laval*), Towers.

Comparait: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

M. Towers propose,—«Qu'au cours de l'étude du Bill C-17, des représentants du bureau du vérificateur général du Canada qui ont témoigné en rapport avec la gestion financière et les mesures de contrôle des sociétés de la Couronne menant aux recommandations contenues dans le second rapport du Comité des comptes publics déposé le 12 avril 1978, soient invités par le Comité permanent des transports et des communications à comparaître pour faire part de leurs commentaires et de leurs recommandations sur les façons efficaces de rendre les Chemins de fer nationaux du Canada, société de la Couronne appartenant exclusivement aux Canadiens, entièrement responsable devant le Parlement.

Un rappel au règlement est soulevé quant à la recevabilité de la procédure pertinente à la motion.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: J'ai analysé et comparé la présente motion à la motion présentée par M. Mazankowski lors de notre séance du jeudi 13 avril 1978.

Les deux motions ont pour principal objectif le désir d'inviter le vérificateur général et/ou ses représentants à titre de témoins pour obtenir leurs témoignages sur les façons efficaces en rapport avec la gestion financière et les mesures de contrôle menant aux recommandations de rendre responsable de façon pertinente et entière les Chemins de fer nationaux du Canada envers le Parlement.

L'importance évidente de la question à l'intention des honorables députés n'est pas mise en cause. Toutefois, du point de vue de la procédure, j'en arrive à la conclusion inévitable que les motions tendent essentiellement ou en substance au même objectif fondamental.

La citation 194(1) de la 4^e édition de Beauchesne stipule:

«La Chambre ne peut être saisie d'un projet de motion ou d'un amendement qui serait en substance le même qu'une question déjà décidée, parce que, lorsqu'une proposition est soumise et adoptée ou rejetée, elle ne peut pas être débattue de nouveau mais doit être considérée comme réglée par la Chambre.»

And as members are aware Standing Order 65(10) states:

"In a standing or special committee, the Standing Orders of the House shall be observed so far as may be applicable, except the standing orders as to the seconding of motions, limiting the number of times of speaking and the length of speeches".

Further, Citation 406(c) again from Beauchesne states:

Amendments are out of order if they are

(c) inconsistent with a decision which the Committee has given upon a former amendment.

As members are aware, this matter was thoroughly debated on Thursday, April 13, 1978 and the Committee has given its decision.

Consequently for the reasons I have stated I must rule the motion out of order.

Whereupon, Mr. Towers appealed from the decision of the Chairman.

The question being put by the Chairman:

Shall the decision of the Chairman be sustained?

It was decided in the affirmative on the following division:

YEAS

Messrs.

Bussières
Caron
Condon

Douglas (*Bruce-Grey*)
Gendron

NAYS

Messrs.

Cadieu
Huntington

McKenzie
Murta

On Clause 1.

The Minister answered questions.

Mr. Harquail moved,—That due to the numerous meetings held so far on Bill C-17, and due to the fact that both the Minister and Dr. Bandeen, President of the Canadian National Railways have appeared three times before the Committee, as well as other witnesses, the Committee feels that the time has come to study the Bill clause by clause.

And debate arising thereon:

At 5:05 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Et comme les membres le savent, le paragraphe 10 de l'article 65 du Règlement stipule:

«Le Règlement de la Chambre doit être observé par un comité permanent ou spécial, dans la mesure où il y est applicable, sauf en ce qui concerne les dispositions sur l'appui des motions, limitant le nombre d'interventions et la durée des discours.»

De plus, la citation 406c) de Beauchesne stipule:

Un amendement est irrégulier s'il

c) contredit une décision que le comité a rendue au sujet d'un amendement antérieur;

Comme les membres le savent, cette question a été débattue vigoureusement le jeudi 13 avril 1978 et le Comité a rendu sa décision.

En conséquence, pour les raisons que j'ai mentionnées, je dois déclarer la motion irrecevable.

Aussitôt, M. Towers en appelle de la décision du président.

Le président met aux voix la question suivante:

La décision de la présidence est-elle confirmée?

A quoi il est répondu affirmativement par 9 voix contre 6 voix.

POUR

MM.

Harquail
Lapointe

Loiselle (*Saint-Henri*)
Roy (*Laval*)—9

CONTRE

MM.

Oberle

Towers—6

Article 1.

Le ministre répond aux questions.

M. Harquail propose,—Que, dû aux nombreuses séances tenues à ce jour sur le bill C-17, et d  au fait que le ministre et M. Bandeen, président des chemins de fer nationaux du Canada ont comparu trois fois devant le Comité, ainsi que d'autres témoins, le Comité estime qu'il est temps de faire l'étude du bill, article par article.

Le débat s'engage par la suite:

A 17 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 20, 1978

• 1537

*[Texte]***The Chairman:** Order, please. We have a quorum.

We will resume consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

On Clause 1

The Chairman: We have with us this afternoon the Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport. Mr. Huntington.

Mr. Huntington: I have not had a chance to review the blues of yesterday but I think I was questioning the Minister about the understandings of the involvement of government guarantees in the lending that this Crown Corporation will be doing in the private sector. I was having some difficulty in understanding and I am sorry I have not had the blues to refer back to the Minister's answer to me. He was saying that in some cases the Corporation's borrowings are guaranteed by the government and in other cases they are not. I am wondering if the Minister could explain that to me. Really, when it gets down to it, if they lose out in one area that the government is not involved in can they not come in through the door on another route? I would like to get this matter cleared up, Mr. Chairman, if I could.

Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport): Yes, Mr. Chairman. That is not what I said and I think the blues would make it clear. Once upon a time borrowings of the CN had been guaranteed. In the last couple of years at least they have not. I thought your exact question was "what about the future?" I said generally I would expect them not to be guaranteed. I think we had an exchange which said I am not saying "absolutely never under no circumstances" I just indicate that generally speaking as in the last couple of years I would expect them to be borrowing without guarantees.

Mr. Huntington: I wish I had specific knowledge of the act and orders in council involved. But it is our understanding in other committee examination of the Export Development Corporation that their borrowings in the private market-place create an automatic obligation on the part of the government. If that applies there, would it not apply here too?

• 1540

Mr. Lang: It does not apply here.

Mr. Huntington: What would the difference be, then?

Mr. Lang: There are some borrowings where the specific guarantee has to be added for each borrowing, and that would be the case with the CN. It is not automatic.

Mr. Huntington: I want to make sure I understand this. In the case of the Canadian National, a crown corporation going to the market-place for borrowings, and I would imagine there will be substantive borrowings, substantive sums of money involved, there is no guarantee or obligation on the part of the government of Canada to guarantee those?

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 20 avril 1978

[Traduction]

Le président: A l'ordre s'il vous plaît, nous avons le quorum.

Nous poursuivons l'étude du bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

L'article 1 est à l'étude.

Le président: Nous accueillons cet après-midi l'honorable Otto Lang, ministre des Transports. Monsieur Huntington.

M. Huntington: Je n'ai pas eu l'occasion de lire le compte rendu d'hier, mais j'ai posé une question au ministre au sujet des garanties offertes par le gouvernement sur les emprunts contractés par cette société de la Couronne auprès du secteur privé. Je n'ai pas très bien compris et je m'excuse de ne pouvoir me reporter à la réponse que m'a faite le ministre étant donné que je n'ai pas le compte rendu. Il a dit que dans certains cas les emprunts étaient garantis, dans d'autres non. Le ministre pourrait-il me donner des explications. En fin de compte, si la société perd dans un secteur auquel le gouvernement ne participe pas, ne peut-elle pas prendre d'autres moyens? J'aimerais obtenir des éclaircissements si possible.

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Oui, monsieur le président, ce n'est pas ce que j'ai dit et le compte rendu en fera foi. Les emprunts du CN ont déjà été garantis dans le passé, mais ils ne le sont plus depuis quelques années. Je croyais que vous m'aviez posé une question quant à l'avenir. J'ai répondu que je ne m'attendais pas à ce qu'ils soient garantis à l'avenir. Je ne crois pas avoir dit toutefois qu'ils ne le seraient jamais dans aucune circonstance. J'ai dit simplement qu'en général, au cours des dernières années, il n'y a pas eu de garantie de la part du gouvernement.

M. Huntington: J'aimerais connaître à fond la loi et les décrets du conseil en cause. Toutefois, les délibérations d'un autre comité ont révélé que les emprunts contractés par la Société pour l'expansion des exportations, sur le marché privé sont assortis automatiquement d'une garantie du gouvernement. Pourquoi en est-il autrement pour cette société-ci?

M. Lang: Ce n'est pas le cas pour celle-ci?

M. Huntington: Quelle est la différence?

M. Lang: Dans le cas du CN, ce n'est pas automatique, une garantie particulière doit être demandée pour chaque emprunt et cela n'est pas toujours accepté.

M. Huntington: Je veux être sûr de bien comprendre. Le gouvernement du Canada n'est pas tenu de garantir les emprunts contractés par le Canadien National, une société de la Couronne, et j'imagine qu'il s'agira d'emprunts assez considérables?

[Text]

Mr. Lang: That is right.

Mr. Huntington: You are absolutely certain of that, Mr. Minister?

Mr. Lang: Yes.

Mr. Huntington: So the corporation stands on its own two feet?

Mr. Lang: Now you are switching to other words and I do not know what they mean, since there are some guarantees in regard to past borrowings and there are some borrowings from the government that are in the past history. I am not sure I would use those words, but . . .

Mr. Huntington: What words would you use, to clarify . . .

Mr. Lang: We are not at the present time guaranteeing the borrowings of the Canadian National in the public market, have not for a couple of years, and do not at present have any intention . . .

Mr. Huntington: Let me put it this way: is it easier for the crown corporation to go into the market-place, the money market-place, and borrow on the basis of its own balance sheet, or is it understood that the government of Canada is behind such borrowing?

Mr. Lang: I have no doubt it assists the crown corporation if it has a guarantee from the government specifically for the borrowing.

Mr. Huntington: What mechanism is in place to prevent the corporations from writing in the words "government of Canada" in its borrowing or in its paper or in its contracts, as was the case with AECL in its dealing with Mr. Eisenberg?

Mr. Lang: I am not sure what you mean.

Mr. Huntington: Well, the corporation obligated the government of Canada.

Mr. Lang: It cannot do so. It cannot act as though it has a guarantee unless it has one, and that would have to be expressly given.

Mr. Huntington: And that would be expressly given by the minister?

Mr. Lang: While certainly the minister of Finance is involved, I think it would actually be formally approved by the governor in council on the recommendation of the minister of Finance. That would be the ordinary regime.

Mr. Huntington: What is your measure of control over the Canadian National corporation? Can they go ahead on their own? Can they get themselves into borrowings you might not approve of, or are you always kept in the picture and are you as minister responsible?

Mr. Lang: We expect a significant amount of consultation in regard to major steps which the corporation might take. As in the Air Canada bill, we recognize that there are some advantages in the minister of Finance knowing the plans of a major corporation like this and therefore, indeed, approval was built in. I would therefore ordinarily expect information to flow back and forth, and it does.

Mr. Huntington: Does the corporation submit to you, the minister responsible, any projections, five-year projections on capital needs, cash flow needs, capital projects, operating budgets?

[Translation]

M. Lang: C'est exact.

M. Huntington: Vous en êtes absolument sûr, monsieur le ministre?

M. Lang: Oui.

M. Huntington: La société est donc seul maître à bord?

M. Lang: Vous employez d'autres termes et je ne sais pas exactement ce qu'il veulent dire étant donné que le gouvernement a déjà garanti certains emprunts dans le passé et que la société a déjà emprunté du gouvernement. Je n'emploierais pas ces termes, mais . . .

M. Huntington: Quels termes emploieriez-vous pour expliquer . . .

M. Lang: A l'heure actuelle, nous ne garantissons pas les emprunts contractés par le CN sur le marché, nous ne l'avons pas fait depuis quelques années, et nous n'avons pas l'intention . . .

M. Huntington: Permettez-moi de formuler autrement ma question. Est-il plus facile pour une société de la Couronne d'emprunter sur le marché financier en offrant son seul bilan comme garantie, ou est-il sous-entendu que le gouvernement du Canada garantit de tels emprunts?

M. Lang: Il est certain qu'il est plus facile pour une société de la Couronne d'emprunter si le gouvernement offre des garanties.

M. Huntington: Quel mécanisme permet d'empêcher les sociétés d'engager par écrit le gouvernement du Canada lors d'emprunts, ou de contrats, comme l'a fait l'EACL dans ses négociations avec M. Eisenberg?

M. Lang: Je ne sais pas très bien ce que vous voulez dire.

M. Huntington: Cette société a pris des engagements au nom du gouvernement du Canada.

M. Lang: Elle ne peut pas le faire. Elle ne peut prétendre avoir des garanties à moins qu'elle aient été expressément données.

M. Huntington: Et c'est le ministre qui le fait?

M. Lang: Il est certain que le ministre des Finances joue un rôle, mais je crois que ces garanties seraient approuvées officiellement par le gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre des Finances. C'est la procédure habituelle.

M. Huntington: Dans quelle mesure exercez-vous un contrôle sur le CN? Peut-il agir à sa guise? Peut-il contracter des emprunts sans votre approbation ou avez-vous toujours quelque chose à dire en tant que ministre responsable?

M. Lang: Nous nous attendons à ce que la société nous consulte toujours avant de prendre des mesures d'envergure. A l'instar du bill portant sur Air Canada, le présent bill exige l'approbation du ministre des Finances car nous croyons que celui-ci doit être au courant des projets d'une société aussi importante. Il y aura par conséquent un échange constant de renseignements.

M. Huntington: La société vous soumet-elle, en tant que ministre responsable, des prévisions quinquennales sur ses besoins en capitaux, ses mouvements de trésorerie, ses projets d'équipement, ses budgets de fonctionnement?

[Texte]

Mr. Lang: Yes, it does that and as a kind of background to its annual submission of its capital budget it does from time to time give us, as it does its own board of directors, its forward projections.

Mr. Huntington: Now, there are some figures out that show profit projections for the CNR without a recapitalization and with a recapitalization. If the corporation were to remain under its present debt without a debt-to-equity ratio or a transfer, or without a debt cancellation, the corporation has already turned the corner under the present management, which I have spent some time paying respects to in the minutes back, I believe, in Issue No. 18, and it would appear that in 1977 there is a figure of \$28 million; 1978 was to be break-even, and then there was a subsequent remark by Dr. Bandeen that it could show a profit; 1979 projects a profit of \$63.6 million; 1980 projects \$117.6 million; 1981, \$113 million; 1982, \$141 million. This compares with recap figures of 1978, \$68.3 million; 1979, \$136.7 million; 1980, \$192.6 million; 1981, \$215 million; 1982, \$267.8 million. There is also very serious consideration and debate going on within the country and between the railroads, and I assume the government, on a formula that would possibly remove the burden against their operating costs of the Crow rate. If that happens, of course, the profits escalate on projection to over a billion dollars.

• 1545

Why is it necessary to go through this exercise of recapitalization when present management has done such a good job of turning this operation around, has put it on to the tracks of a respectable P and L and balance sheet and is now showing a profit? Why is it necessary to come forward with this bill and cancel the debt, in light of the projections that we have been given?

Mr. Lang: The very good management to which you referred had the opinion on its own and from its advisers that it would be in a stronger position in such things as raising any required capital if it were on a closer par to other corporations and therefore a more parallel judgment were made about it.

Mr. Huntington: What are the capital requirements that it will be requiring from the private market in the years 1978 through to 1982?

Mr. Lang: I do not have those figures in front of me but I am sure you had the opportunity to go over those with Dr. Bandeen.

Mr. Huntington: When will the Committee have those figures or can they be circulated to us?

Mr. Lang: I will see what may be available. I am surprised the honourable member did not ask Dr. Bandeen when he was here.

Mr. Huntington: We did not get to the questioning of Dr. Bandeen, Mr. Chairman, in the first meeting, so what opportunity did I have to ask him?

The Chairman: Dr. Bandeen was here for I think three meetings.

Mr. Huntington: I was not.

The Chairman: No, true.

[Traduction]

M. Lang: Oui et pour compléter la présentation annuelle de son budget elle nous fait parvenir de temps à autre ses prévisions, comme à son conseil d'administration.

M. Huntington: Nous avons des chiffres pour les bénéfices prévus avec et sans restructuration du capital. Le transfert ou l'annulation de la dette de la société n'est pas indispensable vu qu'elle a déjà remonté la pente sous sa direction actuelle, que j'ai félicitée assez longuement dans le fascicule numéro 18. La société inscrit \$28 millions pour 1977. Elle devait rentrer dans ses fonds en 1978 et ensuite, monsieur M. Bandeen a dit qu'elle pourrait réaliser des bénéfices de \$62.6 millions en 1979, \$117.6 millions en 1980, \$113 millions en 1981 et \$141 millions en 1982. Avec la restructuration du capital, ces bénéfices seraient portés à \$68.3 millions en 1978; \$136.7 millions en 1979; \$192.6 millions en 1980; \$215 millions en 1981; \$267.8 millions en 1982. De plus, les sociétés de chemin de fer et le gouvernement discutent sérieusement d'une formule visant à supprimer leur fardeau financier relativement aux tarifs du Passage du Nid du Corbeau. Si cela se produisait, les bénéfices prévus passeraient à plus d'un milliard de dollars.

Pourquoi faut-il restructurer le capital de cette société alors que la direction actuelle a réussi à la remettre sur pied, à présenter un bilan respectable et même maintenant à réaliser des bénéfices? Pourquoi présenter ce bill et annuler la dette alors que la société prévoit faire des bénéfices?

M. Lang: La direction que vous avez louangée ainsi que ses conseillers estiment que la société aurait plus de facilité à trouver les capitaux dont elle a besoin si elle se trouvait dans une position comparable à celle de ses concurrents.

M. Huntington: Combien de capitaux devra-t-elle aller chercher sur le marché privé de 1978 à 1982?

M. Lang: Je n'ai pas ces chiffres, mais je suis sûr que vous avez eu l'occasion d'en discuter avec M. Bandeen.

M. Huntington: Pouvez-vous fournir ces chiffres au comité ou les distribuer aux députés?

M. Lang: Je vérifierai quels chiffres sont disponibles. Je m'étonne que vous n'ayez pas posé cette question à M. Bandeen lorsqu'il a comparu.

M. Huntington: Je n'en ai pas eu l'occasion, étant donné que nous n'avons pas posé de questions à M. Bandeen lors de la première réunion.

Le président: M. Bandeen a comparu trois fois.

M. Huntington: J'étais absent.

Le président: C'est vrai.

[Text]

Mr. Huntington: Mr. Chairman, I wonder if I might ask the Minister whether he would be prepared to support a move for the permanent referral of the annual report of the Canadian National Railways to the Standing Committee on Public Accounts of the House of Commons.

Mr. Lang: I am not sure why the honourable member says the Public Accounts. I would have thought that that would itself be a question, as to what would be the appropriate committee, but . . .

Mr. Huntington: Well, I still ask my question, Public Accounts, and if he does not agree with that committee, then what committee would he agree to having a permanent referral to in order that the affairs, the borrowing in the private money markets, the degree of control that I am expressing a concern about, the degree of accountability, might be brought before a committee with research staff and/or members who have been equipping themselves with background knowledge to this very fundamental point that is of concern to some of us here in this Committee now?

Mr. Lang: I was happy to do this in regard to the Air Canada reports when that bill was before us, and I think the wording we adopted for that bill would be appropriate here as well. I certainly would be very glad to have that happen.

Mr. Huntington: Do I understand that the Minister, Mr. Chairman, is saying that he would have no objection to the annual report of the Canadian National Railways having permanent referral to the Standing Committee on Public Accounts of the House of Commons?

Mr. Lang: I expressly avoided saying Public Accounts. I think we referred to the appropriate committee or the committee ordinarily seized of those matters—the wording of the section, in any case. As I say, I was glad to do it with Air Canada. I have no reason to see why there would be any difference in logic in regard to Canadian National.

• 1550

Mr. Huntington: If it had a permanent referral to the Standing Committee on Public Accounts, Parliament then, through the expertise that has been developing in the staff there, could perhaps have the concerns answered: those that expressed here in the last couple of meetings about accountability.

The procedures in the Standing Committee on Public Accounts are now pretty standard. The approach is standard and there is good research back-up and a good research arm available to the members there. An understanding of accountability, an understanding of control and an understanding of value for money concepts are coming into that Committee. I say that, sir, because I believe that would be the Committee equipped to review that report on behalf of Parliament and remove the concerns that we have been examining the last year, particularly as the CNR moves away from reliance on government appropriations and moves into the private money markets where it does not come before us for review of appropriations.

[Translation]

M. Huntington: Le ministre serait-il disposé à approuver une motion en vue du renvoi permanent du rapport annuel des chemins de fer nationaux du Canada au Comité permanent des comptes publics?

M. Lang: Je ne vois pas pourquoi vous proposez le Comité des comptes publics. Il me semble qu'il faudrait se demander tout d'abord si c'est là le comité approprié, mais . . .

M. Huntington: Je maintiens ma question au sujet du Comité des comptes publics. Si ce comité ne lui convient pas, quel comité devrait alors être saisi en permanence de cette question afin que les activités et les emprunts contractés sur le marché privé puissent être étudiés par un comité disposant de chercheurs et de députés ayant des compétences dans ce domaine fondamental qui préoccupe plusieurs membres du comité?

M. Lang: J'y ai consenti avec joie dans le cas des rapports d'Air Canada et je crois que le libellé du bill que nous avons adopté à ce moment-là conviendrait au cas qui nous occupe. J'en serais certainement très heureux.

M. Huntington: Le ministre veut-il dire qu'il ne verrait aucun inconvénient à ce que le rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada soit renvoyé en permanence au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes?

M. Lang: J'ai délibérément évité de mentionner les Comptes publics. Il me semble que nous avons parlé du comité approprié ou du comité saisi habituellement de ces questions . . . comme le libellé de l'article. J'ai dit que j'ai été heureux de le faire dans le cas d'Air Canada. Je ne vois pas pourquoi il n'en serait pas de même dans le cas du Canadien national.

M. Huntington: S'il y avait renvoi automatique au comité permanent des comptes publics, alors le Parlement aurait peut-être pu répondre aux préoccupations sur la comptabilité exprimées ici au cours des dernières séances par le personnel qui s'est perfectionné dans ce domaine.

Les procédures du comité permanent des comptes publics sont assez normalisées maintenant. Leur façon de procéder est connue et il y a un bon soutien au niveau de la recherche et un bon personnel de recherche au service des députés. On dénote dans ce comité une compréhension de la comptabilité, du contrôle financier et de la nécessité d'en avoir pour son argent! dis cela, monsieur, parce que je crois que ce comité serait le plus apte à étudier ce rapport pour le Parlement et à répondre aux préoccupations exprimées l'an dernier, étant donné surtout que le Canadien national dépend de moins en moins des crédits du gouvernement et s'oriente vers les marchés monétaires privés et qu'il n'a pas besoin de venir devant nous pour l'étude de ces crédits.

[Texte]

Mr. Lang: It just seems to me that that is a pretty narrow accounting view of the kinds of issues that members of the House would want to be looking at. In the case of Air Canada it was referred permanently to a committee established for the purpose of reviewing matters relating to transportation, and it seems to me that is the appropriate route.

I have no doubt that the whole question of the audit side of control, that kind of technical accounting kind of a matter, will be addressed when a bill in relation to Crown corporation is before the House, and there various aspects of Crown corporations will no doubt be referred in some way or other to the appropriate committee, which may well be Public Accounts. But it seems to me that there is a very important and regular transportation interest on the part of members in the Canadian National. Obviously if, at any particular point in time, members feel as a group that they want their accounting colleagues to be present, they can easily arrange for the committee's texture to change a little bit.

The Chairman: Thank you, Mr. Huntington. Mr. Towers.

Mr. Huntington: The next round, please.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman. Now that we have a quorum I would like to take this opportunity of presenting my motion which you were not able to deal with yesterday because of the lack of quorum.

I specifically want to bring to the attention of the members opposite that consideration should be given to this resolution because of the fact that the minister is rather inconclusive in some of the statements that he has made, even today. He said that generally he would accept, not guarantee, reborrowings for the CNR. Mr. Chairman, that is very vague and I do not think that would stand up in a court of law. He went on to say:

We are not at the present time contemplating . . .

Well, these are very, very vague statements, Mr. Chairman, and it leaves this Committee in a quandary, actually even as to what the Minister is thinking. He went on to say:

With regard to any future borrowing by the CN, I think it would have to have the approval of the Minister of Finance.

So in view of all these ambiguous statements of the Minister, Mr. Chairman, it becomes of fundamental importance that we have got to bring people before this Committee, if we possibly can, in order to nail down exactly what we are doing with this legislation and where the Government of Canada, the Parliament of Canada and the Canadian public stand in this matter.

Therefore, sir, with your approval I would like to move,

That in consideration of Bill C-17, officials of the Office of the Auditor General of Canada who presented testimony concerning financial management and control practices of Crown corporations leading to recommendations contained in the Second report of the Public Accounts Committee tabled on April 12, 1978 be invited to the Standing Committee on Transport and Communications to comment upon and recommend ways and means of establishing effective measures to provide adequate accountability to Parliament by the Canadian National

[Traduction]

M. Lang: Il me semble que c'est une opinion comptable assez étroite du genre de questions que les députés voudront étudier. Dans le cas d'Air Canada, c'était constamment renvoyé au comité créé dans le but d'étudier les questions de transport, et il me semble que c'est la façon d'agir.

Je ne doute pas que toute la question de vérification, cet aspect technique de la comptabilité, sera étudiée lorsque la Chambre sera saisie d'un bill sur les sociétés de la Couronne, et ces divers aspects des sociétés de la Couronne seront sans aucun doute renvoyés d'une manière ou d'une autre au comité approprié, et il est fort possible que ce soit celui des comptes publics. Mais il me semble que les députés s'intéressent beaucoup à l'aspect « transports » du Canadien national. Évidemment, si à un moment donné, les députés comme groupe désirent la présence de leurs collègues comptables, ils peuvent facilement modifier la composition de leur comité en conséquence.

Le président: Merci, monsieur Huntington. Monsieur Towers.

M. Huntington: Au prochain tour, s'il vous plaît.

M. Towers: Merci, monsieur le président. Maintenant que nous avons quorum, je voudrais profiter de l'occasion pour présenter ma motion que vous n'avez pas pu étudier hier puisqu'il n'y avait pas quorum.

J'insiste surtout auprès des députés d'en face afin qu'ils tiennent compte de cette résolution étant donné que le ministre n'a pas été très clair dans les déclarations qu'il a faites, même aujourd'hui. Il a dit que généralement il accepterait, sans garantir, de nouveaux emprunts pour le Canadien national. Monsieur le président, c'est très vague et je ne pense pas que ce serait valable devant un tribunal. Il a continué en disant:

Nous n'avons pas l'intention . . .

Monsieur le président, ce sont là des déclarations très vagues, qui laissent le comité dans l'obscurité, même quant à la pensée du ministre. Et il continue en disant:

Concernant tout emprunt futur du Canadien national, je pense que cela exigera l'approbation du ministre des Finances.

Compte tenu de toutes ces déclarations ambiguës du ministre, monsieur le président, il est très important, afin de savoir exactement ce que nous faisons avec cette loi et quelle est la position du gouvernement du Canada, du Parlement du Canada et du peuple canadien dans ce dossier, que nous fassions comparaître des gens si possible.

Donc, monsieur, avec votre autorisation, j'aimerais proposer:

« Qu'au cours de l'étude du Bill C-17, des représentants du bureau du vérificateur général du Canada qui ont témoigné en rapport avec la gestion financière et les mesures de contrôle des sociétés de la Couronne menant aux recommandations contenues dans le second rapport du Comité des comptes publics déposé le 12 avril 1978, soient invités par le Comité permanent des transports et des communications à comparaître pour faire part de leurs commentaires et de leurs recommandations sur les façons efficaces de rendre les Chemins de fer nationaux

[Text]

Railways, a Crown corporation wholly owned by the people of Canada.

• 1555

Mr. Chairman, I am pleased to present to you this motion in both official languages.

The Chairman: Mr. Murta, on a point of order.

Mr. Murta: Yes, on the point of order that Mr. Towers raised, I would like to mention briefly or quote briefly from Paragraph 57 of the *Second Report of the Committee on Public Accounts on Crown Corporations*, Mr. Chairman, which states—this is to back up Mr. Towers' statement that the Auditor General should be called before this committee to comment on this bill. I am quoting from . . .

The Chairman: I am sorry, Mr. Murta, I can just entertain comments on the procedural admissibility of the motion and not on the substance at this time. Once I have reviewed the motion and given the decision, then it can be debated on the substance. Do you just want to talk to the motion, or the procedural . . .

Mr. Murta: Well, just to talk to the motion, just to support, if that is the case, Mr. Towers in his contention. I find it hard to believe, for example, that a committee of the House of Commons would vote not to allow the Auditor General to appear before this particular committee, especially when we are dealing with a sum of \$808 million. Now, we may want to, in varying degrees of speed, pass this particular piece of legislation, but Mr. Chairman, frankly, we do not feel that we have all the answers to it.

When the Canadian Trucking Association, for example, was here, I think you had members on your list that still wanted to ask questions of them. You have questions of the CNR itself and whether Mr. Bandeen or some of the officials from the CNR will come back again. I think the Auditor General himself, as Mr. Towers has said, is a very important part of this whole exercise.

The point I was going to make to you, but I can make it later, is the fact that the Committee on Public Accounts has indicated that, in effect, what Mr. Towers is asking for is in order because if the Auditor General has criticized the practise of Crown corporations borrowing outside and Bill C-17 permits that very practice, I think that is certainly further reason to allow the Auditor General to come before this committee and offer his opinion. Given the life of the Parliament and given what we hope, next week, would be a genuine effort to speed the bill along, I do not think a meeting like that would be out of the way at all.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, on the same point of order. I wonder if you would be kind enough, Mr. Chairman, to clarify for the committee, on the procedure, whether or not it is in order for us to be discussing the central point of this new motion respecting the Auditor General when we have already dealt with this. I find that we are covering old ground and

[Translation]

du Canada, société de la Couronne appartenant exclusivement aux Canadiens, entièrement responsable devant le Parlement.

Monsieur le président, je suis heureux de vous présenter cette motion dans les deux langues officielles.

Le président: M. Murta, un rappel au Règlement.

M. Murta: Oui, quant au rappel au Règlement soulevé par M. Towers, j'aimerais mentionner brièvement ou citer brièvement un extrait du paragraphe 57 du *Deuxième rapport du Comité des comptes publics sur les sociétés de la Couronne*, monsieur le président, . . . c'est afin d'appuyer la déclaration de M. Towers que l'Auditeur général devrait être appelé à comparaître devant ce Comité pour commenter ce bill. Je cite du . . .

Le président: Je regrette, monsieur Murta, mais à ce moment-ci, je peux seulement accepter des commentaires sur l'admissibilité de la motion et non sur le fond. Après que j'aurai étudié la motion et pris une décision, il sera alors possible d'en débattre la substance. Voulez-vous parler de la motion, ou de la procédure . . .

M. Murta: Bien, je veux simplement parler de la motion, pour appuyer la position de M. Towers. Il m'est difficile de croire, par exemple, qu'un comité de la Chambre des communes voterait de ne pas permettre à l'Auditeur général de comparaître devant lui, surtout lorsque le montant à l'étude est de 808 millions de dollars. Nous voulons peut-être adopter plus ou moins rapidement ce projet de loi, monsieur le président, mais, franchement, nous ne croyons pas avoir toutes les réponses.

Par exemple, lorsque l'Association canadienne des camionneurs a comparu, je crois que vous avez encore sur votre liste le nom de membres du Comité qui voulaient leur poser des questions. On aurait eu également d'autres questions à poser au Canadien National et on ne sait même pas si M. Bandeen ou d'autres représentants reviendront de nouveau devant le Comité. Comme l'a dit M. Towers, je pense que l'Auditeur général lui-même doit prendre part à ce débat.

Ce que je voulais vous dire, mais j'y reviendrai, c'est que le Comité des comptes publics a indiqué, en effet, que ce que M. Towers demande est recevable parce que l'Auditeur général a critiqué des sociétés de la Couronne d'emprunter à l'extérieur, et c'est exactement ce qu'autorise le Bill C-17, et je pense donc que c'est une autre bonne raison pour permettre à l'Auditeur général de comparaître devant ce Comité et de nous faire part de son opinion. Étant donné la longévité du Parlement et étant donné que nous espérons faire un réel effort pour accélérer l'étude du bill la semaine prochaine, je ne pense pas qu'une telle réunion soit hors de question du tout.

Le président: Merci, monsieur Murta. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, quant au même rappel au Règlement, je me demande si vous auriez la gentillesse d'expliquer aux membres du Comité s'il est dans l'ordre pour nous de discuter le fond de cette nouvelle motion sur l'Auditeur général alors que nous avons déjà discuté de cela. Je trouve que nous sommes répétitifs et nous risquons de perdre

[Texte]

certainly would indicate that we are, if not very much bordering on it, wasting time here in once again discussing this subject which has already been dealt with by the committee. I would like to have the benefit of your comments and your ruling as to whether or not this is in order.

The Chairman: Thank you. Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, je remarque que dans le libellé français de la motion, on dit:

... qui ont témoigné en rapport avec la gestion financière et les mesures de contrôle des sociétés de la Couronne menant aux recommandations contenues dans le second rapport du Comité des comptes publics ...

Lorsqu'on mentionne que des représentants du bureau du vérificateur général du Canada ont témoigné au comité des Comptes publics, on ne précise absolument rien des activités des chemins de fer nationaux du Canada. On mentionne dans le libellé de la motion, «contrôle des sociétés de la Couronne», sans spécifier s'il s'agissait, à ce moment-là du Canadien national.

• 1600

Il me semble que cette motion-là, je fais appel à vos lumières pour la clarifier, ne réfère absolument pas au fait qu'au cours de ce témoignage, on aurait mentionné les activités des sociétés de la Couronne. Le président du CN, le Dr Bandeen, est venu ici devant le Comité à trois reprises. Il me semble que le proposeur de cette motion aurait pu, à ce moment-là, questionner le président du CN lorsqu'il est venu témoigner devant ce comité. Il me semble que cette attitude est simplement de nature à retarder le passage de cette loi, le Bill C-17, qui a justement pour but d'améliorer, par cette révision, la Loi sur les chemins de fer. Je ne vois, dans cette inditiative, qu'une opposition systématique pour retarder le projet de loi.

Le président: Merci monsieur Roy. Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: Très brièvement, monsieur le président.

Comme mes collègues l'ont dit, on a déjà, je pense, traité du fond de cette question. Si on examine ce qui se passe dans les autres comités, je ne pense pas, en aucune occasion, qu'il soit arrivé que le vérificateur général compare devant un autre comité. Si on regarde bien ce que doit faire le vérificateur général, on constate qu'il est chargé d'étudier l'application des lois. Il n'est pas du tout chargé de conseiller le gouvernement au sujet de l'élaboration des projets de loi.

Le président: Merci monsieur Lapointe.

Mr. Oberle: On this same point of order ...

The Chairman: Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, the Minister has just told us that the annual report will be permanently referred to this Committee and that he expects we on this side of the House on behalf of the people of Canada will arm ourselves with the expertise to scrutinize adequately and protect the interests of Canadians in regard to these very vital matters. We are being accused of wasting time.

We are spending \$808 million, is what we are doing, and we are allowing a crown corporation which portrays itself as the

[Traduction]

du temps à discuter encore une fois un sujet qui a déjà été étudié par le Comité. J'aimerais vos commentaires et votre décision à savoir si c'est recevable.

Le président: Merci. Monsieur Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I notice that in the text of the motion it is said:

...who have presented testimony concerning financial management and control practices of Crown Corporations leading to the recommendations contained in the Second Report of the Public Accounts Committee ...

When it is a question of the representative of the Office of the Auditor General of Canada who testified before the Committee on Public Accounts, there is absolutely nothing specific on the activities of the Canadian National Railways. The text of the motion mentions control practises of Crown corporations, without specifically mentioning the CN.

I feel that this motion and I could like you to clarify this point, makes no reference whatsoever to the fact that during our hearings, the activities of Crown corporations were indeed examined. Dr. Bandeen, the Chairman of the CNR, appeared before the Committee three times. The mover of the motion could have put his questions to the CNR chairman when he appeared before us. I therefore feel that this is simply a manoeuvre to delay passage of Bill C-17 which aims precisely at improving the Railway Act. So this is just systematic opposition aimed at delaying the adoption of the bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: I will be brief, Mr. Chairman.

As my colleagues just explained, the substance of this question has already been dealt with. I do not think that the Auditor General has ever been invited to appear before any other committee. Under his mandate, the Auditor General must control the implementation of the various acts of parliament and not advise the government on the drafting of bills.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe.

M. Oberle: Même appel au règlement.

Le président: M. Oberle.

M. Oberle: Le ministre vient de nous dire que le comité a été saisi de façon permanente du rapport annuel et qu'il s'attend donc à ce qu'en notre qualité de représentants élus du peuple canadien, nous examinions attentivement toute la question afin de protéger les intérêts nationaux. Or on nous accuse de perdre notre temps.

La vérité, c'est qu'on nous invite à dépenser \$808 millions et à autoriser une société de la Couronne à emprunter des

[Text]

government of Canada to borrow in foreign markets and with no control of any kind. We are going to ensure that we will be armed with the expertise required to look into these matters, and for that purpose we want the Auditor General before this Committee unless the Minister accedes to referring these things and the annual reports to another committee. This is where the decisions will have to be made. This is where the controls have to be exercised. The Auditor General acts on behalf of the people of Canada to ensure that the government behaves within the perimeters of its jurisdiction. I see nothing wrong . . . as a matter of fact, it would be deplorable if this Committee denied this reasonable request to have the testimony of the Auditor General.

The Chairman: Thank you, Mr. Oberle. Mr. Roy.

Mr. Roy (Laval): Did the honourable member mention that he asked the Auditor General to appear before this Committee?

Mr. Oberle: Well, what does the motion read? That is what the motion is all about.

Mr. Roy (Laval): That is what I need, a clarification.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: Yes, this is another point. One of the things we certainly want to get in and discuss further is the question of the CNR. We have had the CNR here for three meetings; two days, that is all. Back in 1977 Air Canada was before this Committee. We had them here for a total number of ten meetings, seven with Air Canada. Now, surely to goodness the Committee does not think we can cover all the points we have to discuss, plus points that are brought out in other briefs—legitimate points we have to come back, I think all Committee members would come back, and ask the CN further questions on.

It is not a stalling tactic or anything else. It is a simple matter of wanting to make sure that before we pass the legislation, before the legislation is out of Committee—and there may be some amendments to that; I understand Mr. Benjamin has some amendments to the legislation as we go through it clause by clause—we have dealt in the fullest possible manner with the CNR. That really is the crux of it, and we frankly do not feel that two days, two days of questions, give us enough time on a bill we feel is very important. I do not think in this kind of, we hope democratic process we have down here in Ottawa, that kind of request is too great a request to make.

I would hope, Mr. Chairman, that the CNR . . . I understand Mr. Bandeen is not here. He is away at the present time, but certainly there are other very capable people who can answer the kind of questions that we want answered, and possibly the first part of next week we can have the CNR back for possibly two meetings, if need be in one day. That would give us a total of at least five meetings in terms of what we can do with this legislation.

[Translation]

capitaux sur les marchés des échanges étrangers, sans contrôle aucun. Or nous tenons pour notre part à étudier ce problème en toute connaissance de cause et c'est pourquoi nous voulons convoquer le vérificateur général à comparaître devant le comité, à moins que le ministre accepte de saisir un autre comité de cette question ainsi que du rapport annuel. Car c'est à ce niveau que les décisions doivent se prendre et que le contrôle doit s'exercer. Le vérificateur général, au nom des Canadiens, doit veiller à ce que le gouvernement n'outrepasse pas les limites de sa compétence. Je trouverais déplorable que le comité refuse notre demande raisonnable d'obtenir le témoignage du vérificateur général à ce sujet.

Le président: Je vous remercie, monsieur Oberle. La parole est à M. Roy.

M. Roy (Laval): Le député voudrait inviter le vérificateur général à comparaître devant le comité?

M. Oberle: C'est ce que dit la motion.

M. Roy (Laval): Je voulais être certain.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Nous tenons à étudier de plus près le problème du CN. La société a comparu devant nous lors des trois réunions au cours de deux jours, ce qui n'est pas grand chose. Lorsqu'en 1977 Air Canada comparait devant le comité, 10 réunions avaient été consacrées à ce sujet, dont sept en présence de représentants d'Air Canada. Vous ne pensez quand même pas que les quelques réunions que nous avons eues jusqu'à présent nous ont permis d'étudier à fond le Canadien national.

Il ne s'agit nullement de retarder l'adoption du bill mais simplement de nous assurer qu'avant de l'adopter, outre les amendements qui y seront apportées, entre autres par M. Benjamin, nous aurons eu l'occasion d'étudier à fond le Canadien national. A notre avis, deux jours ne suffisent absolument pas pour étudier un projet de loi de cette importance. Dans un système démocratique comme le nôtre, j'estime cette demande parfaitement justifiée.

J'espère donc que le CNR pourra être convoqué à nouveau. Il paraît que M. Bandeen n'est pas en ville. Même s'il est absent en ce moment, ses adjoints pourront certainement répondre à nos questions; nous pourrions donc fixer une réunion avec le CN pour le début de la semaine prochaine, deux réunions le même jour, ce qui nous donnerait au total cinq réunions pour l'étude du bill.

[Texte]

• (1605)

The Chairman: Order, please. We are steering way beyond the point of the motion.

Mr. Lang: And beyond the bill.

The Chairman: And beyond the bill. What I will do now is read over the motion as presented by Mr. Towers and give you my comments on it.

It was moved by Mr. Towers that in consideration of Bill C-17, officials of the Office of the Auditor General of Canada who presented testimony concerning financial management and control practices of Crown corporations leading to recommendations contained in the Second Report of the Public Accounts Committee tabled on April 12, 1978 be invited to the Standing Committee on Transport and Communications to comment upon and recommend ways and means of establishing effective measures to provide adequate accountability to Parliament by the Canadian National Railways, a Crown corporation wholly owned by the people of Canada.

I have had the opportunity to have this motion analysed and compared to the motion presented by Mr. Mazankowski at our meeting of Thursday, April 13, 1978. Both motions have as their essential thrust the wish to invite the Auditor General and/or his officials as witnesses for their testimony on ways and means of financial management and control leading to "adequate" or "complete" accountability of the Canadian National Railways to Parliament.

The obvious importance of the matter to honourable members is not here in question. However, from a procedural point of view I am led to the inescapable conclusion that in essence or in substance the motions seek the same basic goal. Just to quote from *Beauchesne's* Fourth Edition, Citation 194(1) states:

A motion or amendment cannot be brought forward which is the same in substance as a question which has already been decided, because a proposition being once submitted and carried in the affirmative or negative cannot be questioned again but must stand as the judgment of the House

or the Committee.

And as members are aware, Standing Order 65(10) states:

In a standing or special committee, the Standing Orders of the House shall be observed so far as may be applicable, except the standing orders as to the seconding of motions, limiting the number of times of speaking and the length of speeches.

Further, Citation 406(c), again from *Beauchesne's*, states:

Amendments are out of order if they are

(c) inconsistent with a decision which the Committee has given upon a former amendment.

As members are aware, this matter was thoroughly debated on Thursday, April 13, 1978, and the Committee has given its

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous nous sommes écartés du fond de la motion.

M. Lang: Ainsi que du bill!

Le président: D'accord. Je vais relire le texte de la motion présentée par M. Towers, après quoi je me prononcerai sur celle-ci.

Il est proposé par M. Towers qu'au cours de l'étude du Bill C-17, des représentants du Bureau du vérificateur général du Canada qui ont témoigné en rapport avec la gestion financière et les mesures de contrôle des sociétés de la Couronne menant aux recommandations contenues dans le second rapport du Comité des comptes publics déposé le 12 avril 1978, soient invités par le Comité permanent des transports et des communications à comparaître pour faire part de leurs commentaires et de leurs recommandations sur les façons efficaces de rendre les Chemins de fer nationaux du Canada, Société de la Couronne appartenant exclusivement aux Canadiens, entièrement responsable devant le Parlement.

J'ai comparé cette motion à celle soumise par M. Mazankowski lors de notre réunion du jeudi 13 avril dernier. Les deux motions visent essentiellement à inviter le vérificateur général et ses adjoints à comparaître, en qualité de témoins, concernant les modalités de la gestion et du contrôle financiers qui permettraient de rendre le Canadien national entièrement responsable devant le Parlement.

L'importance attachée à cette question par les députés n'est pas en cause. Toutefois, du point de vue de la procédure, il est évident que sur le fond, les deux motions visent le même objectif. D'après la quatrième édition de *Beauchesne*, commentaire 194(1):

la Chambre ne peut être saisie d'un projet de motion ou d'un amendement qui serait en substance le même qu'une motion déjà décidée parce que, lorsqu'une proposition est soumise et adoptée ou rejetée, elle ne peut pas être débattue de nouveau mais doit être considérée comme

réglée par la Chambre.

Le règlement numéro 65(10) de la Chambre est libellé comme suit:

Le règlement de la Chambre doit être observé par un comité permanent ou spécial, dans la mesure où il est applicable, sauf en ce qui concerne les dispositions sur l'appui des motions, limitant le nombre d'interventions et la durée des discours.

Le commentaire numéro 406(c) de *Beauchesne* a dit ce qui suit:

Un amendement est irrégulier

(c) s'il contredit une décision que le comité a rendue au sujet d'un amendement antérieur.

Or, comme vous le savez, cette question a été longuement débattue le jeudi 13 avril dernier et le comité s'est prononcé sur la question. C'est pourquoi je déclare la motion irrecevable.

[Text]

decision. Consequently, for these reasons I have stated I must rule the motion out of order.

The next on the list is Mr. Oberle.

Mr. Towers: Mr. Chairman, could I appeal your decision?

The Chairman: On a point of order?

Mr. Towers: On a point of order, I appeal your decision.

The Chairman: Yes, you can appeal.

Mr. Towers: I appeal your decision. Could we have a recorded vote?

The Chairman: In regard to the appeal, members have heard the decision from which the honourable member has appealed. The question is the following one: Shall the decision of the Chairman be sustained? It will be a recorded vote.

All those in favour? The Clerk will call the names.

• 1610

Motion agreed to: Yeas, 9; nays, 6.

The Chairman: The ruling has been sustained.

An hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: Mr. Oberle, you are next on the list.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, I would like for a moment, to follow up the line of questioning of my colleague, Mr. Huntington, in respect to the kinds of guarantees the government normally issues in support of private-sector borrowing of Crown corporations. I fail to see how the Minister assesses his position in this regard. After all, here is an arm of the government, a corporation that is wholly-owned by the people of Canada. I am putting myself in the position of a banker: they come to me, they are an arm of the Government of Canada, and they want to borrow \$100 million. Does the Government of Canada need to issue a letter of credit? I would say, no. It is the Government of Canada that is borrowing the money, and it is the president or the comptroller of that corporation that is an agent of that government; why should there be a guarantee required in the first place? Surely, the Minister will agree that the guarantee is already there. There is no need for the Minister himself, or the President or the Treasury Board, or the Minister of Finance, or the Prime Minister, to sign a piece of paper. The guarantee is there. Would not the Minister agree?

Mr. Lang: No, I would not. I think Mr. Oberle stated the law in error when he referred to the comptroller as an agent. Indeed, the law is clear that Canadian National is not an agent of the government.

Mr. Oberle: That may be an interpretation of the relationship of the present government with the people of Canada, which is at arm's length . . .

Mr. Lang: No, it is an interpretation of the courts.

Mr. Oberle: Okay. Surely the Minister said yesterday, in testimony, that if that were a fact, if the Government of Canada was not responsible for the actions on foreign money markets of its arm or its agent—and I will continue to call

[Translation]

La parole est à M. Oberle.

M. Towers: Monsieur le président, puis-je interjeter appel de votre décision?

Le président: Vous faites appel au règlement?

M. Towers: Je voudrais interjeter appel de votre décision.

Le président: Vous pouvez le faire.

M. Towers: Pourrions-nous avoir un vote nominatif?

Le président: Les membres du comité ont entendu la décision dont l'honorable député vient d'interjeter appel. Nous allons donc procéder à un vote nominatif sur la question suivante: la décision du président doit-elle être appuyée?

Tous ceux qui sont pour. Le greffier va énumérer les noms.

La motion est adoptée par 9 voix contre 6.

Le président: La décision a été confirmée.

Une voix: Bravo, bravo!

Le président: La parole est à M. Oberle.

M. Oberle: Je voudrais reprendre les questions posées par mon collègue, M. Huntington, concernant les garanties offertes par le gouvernement lorsque des sociétés de la Couronne effectuent des emprunts sur les marchés des changes. Je n'arrive pas à comprendre le point de vue du ministre. J'essaie de me placer à la place des banquiers auxquels une société de la Couronne, c'est-à-dire une société d'État, s'adresse pour obtenir un emprunt de 100 millions de dollars. Est-ce qu'en pareil cas le gouvernement du Canada est tenu d'émettre une lettre de crédit? Je pense que non vu que c'est le gouvernement lui-même qui emprunte ces montants, le président de la société de la Couronne étant un agent du gouvernement. Pourquoi une garantie est-elle nécessaire dans ce cas? Je ne vois pas pourquoi, le ministre, le président du Conseil du Trésor, le ministre des Finances ou le premier ministre auraient à signer une garantie quelconque, vu que celle-ci existe déjà.

M. Lang: M. Oberle se trompe en disant qu'aux termes de la loi, le président du Canadien National est un agent du gouvernement. Au contraire, la loi stipule clairement que le Canadien National n'est pas un agent du gouvernement.

M. Oberle: C'est peut-être ainsi que vous interprétez les rapports qui existent entre le gouvernement actuellement au pouvoir et le peuple canadien.

M. Lang: Ce n'est pas mon interprétation mais celle des tribunaux.

M. Oberle: Bien. Le ministre a dit, pas plus tard qu'hier, que le gouvernement canadien n'étant pas responsable des activités de ses agents sur les marchés des changes étrangers, et je continue à utiliser cette expression, quel que soit le libellé

[Texte]

them that for the moment, regardless of what the law states—then the government should, in the final analysis, be prepared to let the railway go down the drain, if it appears that, as in 1952, the operation of the railway will again be in such a manner as to render itself financially bankrupt. Would the Minister state, in Committee, that if the railway gets itself into another fix he would let it go bankrupt? That he would leave foreign bankers stuck with their investment in the peoples' railway?

Mr. Lang: I will not deal with the hypothesis at all. I think it is probably impossible, and therefore there is no point in dealing with it—in addition to its being hypothetical.

Mr. Oberle: It is not at all impossible. You are saying that the people of Canada do not guarantee these loans. If it is totally impossible for the railway to go bankrupt, and we know the reasons why, what need is there for a guarantee? The foreign banker knows that the Government of Canada is going to have to bail this thing out, no matter what its performance is.

Mr. Lang: You may appreciate that that is, no doubt, why we do not guarantee them any more.

Mr. Oberle: I am just saying, and I am hoping that the Minister is reasonable enough to agree, that guarantees are not required because the banker knows that it is a government railway, and that it is the peoples' railway, and that the government would have to go broke before the railway goes broke. Mind you, under today's circumstances, that is not at all a thing out of the question and the railway might have difficulty finding foreign lenders in light of the financial position of the government, but surely the foreign banker or the person evaluating the performance or the projections that the comptroller lays before their committee to evaluate the application would take into account that when the railway goes bankrupt, so will the government. Would the Minister not agree that that would be a rational assessment? If he were a banker, would he not look at it that way?

• 1615

Mr. Lang: I am glad Mr. Oberle accepts the testimony of the bankers of the world because not only did they easily lend to the CN but they also gave the Government of Canada a triple A rating just recently.

Mr. Oberle: They are not loaning money to the present Canadian government. They are loaning money to the resources that are on the ground and that are growing and blooming every day in our country and to the reasonableness of—I know that this government like to think they are God every once in a while but their performance has proved it just a little different.

The Chairman: Order, please. Are you through, Mr. Oberle?

Mr. Oberle: No, I am not at all. The Minister is saying the probability of the railway ending up in financial difficulties again is minimal and these questions are hypothetical. Let us talk a little bit about the assurances. What assurances does the Minister really have, or what assurances can he give us that

[Traduction]

de la loi, le gouvernement devrait en bonne logique permettre éventuellement aux chemins de fer de faire faillite, si comme en 1952, le situation devait en arriver là. Le ministre est-il prêt à confirmer qu'il permettrait éventuellement au Canadien National de faire faillite, obligeant ainsi des banques étrangères à encaisser la perte?

M. Lang: Il est inutile de répondre à des questions purement hypothétiques. D'ailleurs, cette hypothèse est tout à fait invraisemblable.

M. Oberle: Pas si invraisemblable que cela. D'après vous, le gouvernement ne garantit pas des prêts de ce genre. Or, s'il est impossible que les chemins de fer fassent faillite, à quoi sert pareille garantie? Les banquiers étrangers savent qu'en tout état de cause, le gouvernement canadien serait obligé de les payer.

M. Lang: C'est pourquoi nous n'offrons plus de garantie.

M. Oberle: Vous conviendrez donc avec moi que ces garanties sont superflues justement parce que les banques étrangères, sachant que les chemins de fer appartiennent à l'État, ce dernier honorera toujours ses obligations, à moins de faire faillite également. Toutefois, compte tenu des circonstances actuelles, la chose n'est pas du tout impossible, et la société ferroviaire pourrait bien avoir de la difficulté à trouver des prêteurs étrangers, compte tenu de la position financière du gouvernement; mais il est certain que le banquier étranger, ou la personne chargée d'évaluer la performance ou les projections que le contrôleur présenterait au comité chargé d'évaluer la demande, tiendrait compte du fait que lorsque la société ferroviaire fera faillite, le gouvernement fera de même. Le ministre convient-il qu'il s'agit là d'une évaluation rationnelle? S'il était banquier, ne regarderait-il pas la chose sous cet angle.

M. Lang: Je suis heureux de constater que M. Oberle accepte l'avis des banquiers du monde, car non seulement ont-ils facilement prêté au CN, mais ils ont également, récemment, accordé au gouvernement du Canada la cote triple A.

M. Oberle: Ils ne prêtent pas d'argent au gouvernement canadien actuel. Ils prêtent de l'argent pour la mise en valeur des ressources du sol, et ils s'installent dans notre pays à un rythme croissant quotidiennement, et ce, parce qu'il est payant de le faire... Je sais que les représentants de ce gouvernement aiment à l'occasion à penser qu'ils sont des dieux, mais leur performance démontre qu'il en est tout autrement.

Le président: A l'ordre, je vous prie. Avez-vous terminé, monsieur Oberle?

M. Oberle: Non, pas du tout. Le ministre affirme qu'il est peu probable que la société ferroviaire ait d'autres difficultés financières, et que ces questions sont hypothétiques. Parlons brièvement des garanties. Quelles garanties le ministre a-t-il vraiment, ou quelle assurance peut-il nous donner que ce

[Text]

this recapitalization procedure is not going to be the same kind of an exercise in futility as was the one in 1952? We do not have the projections yet. I understand that they are being made available to us. Is the railway going to operate differently? Is the government going to assume, say, the ownership, the operation and maintenance of the rail bed? Are there any significant changes that the Minister can relate to in the responsibility of the railway henceforth, in the operation of the railway, on which he bases his confidence in the turn-around in the operation, in the profitable operation of the railway? Could the Minister give us any indication?

Mr. Lang: Yes. In the last couple of years we have turned the Canadian National around into a profit-making body. That has been based in part on some significant policy decisions which give management the freedom to apply appropriate tests of good management to all things that are done with it. We have made a clear statement of policy about the non-interference by the government and non-pressure by the government upon the railway to do non-economic things without being paid for them, and in effect to treat Canadian National in that regard the same as we might a transportation body not owned by the government. I have a good deal of confidence that the merit of these approaches to the Corporation are such that they will sustain themselves and that they will have a long-lasting and good impact upon our great Crown corporations, as is evidenced by what has been going on in both Canadian National and Air Canada.

Mr. Oberle: All right. Commensurate with these commitments and that policy decision that the government has established, what does the Minister see the requirements of the public purse to be to reimburse the railway for government interference and government demands to force the railway into a non-profitable area? What in the next, say, two to three years or the next five years—I would assume that the Ministry would have made a projection that far ahead—can the Minister see the requirements, the additional finances, the subsidies to the railway if it is now henceforth the government's responsibility to pay the railway for entering into non-profitable ventures?

• 1620

Mr. Lang: We certainly have taken no decision about any new ventures, although one of your colleagues the other day was exploring one possible new venture, but there are the two we are making progress on, one on passenger service and one on grain where long-standing policy had required certain obligations to be assumed by the railways and where a current policy is therefore moving towards compensating them for the deficit position that that imposes upon them.

The Chairman: Thank you, Mr. Oberle. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you.

Mr. Oberle: I want another round there, please.

Mr. McKenzie: If you recall, on Wednesday, April 5, we had quite a lengthy discussion on the very serious problems

[Translation]

processus de recapitalisation ne constituera pas le même type d'exercice inutile que celui de 1952? Nous n'avons pas encore les projections. Si je ne m'abuse, elles nous seront communiquées. Le chemin de fer fonctionnera-t-il différemment? Le gouvernement assumera-t-il, disons, la propriété, l'exploitation et l'entretien de la voie? Le ministre peut-il nous exposer les changements importants qui se produiront au niveau de la responsabilité du chemin de fer et de son exploitation, changements sur lesquels il fonde sa confiance dans un revirement de la situation qui ferait du chemin de fer une exploitation rentable? Le ministre peut-il nous donner des indices?

M. Lang: Oui. Depuis deux ans, le Canadien National réalise un profit. Ce succès découle en partie d'importantes décisions de politique accordant aux gestionnaires la liberté d'effectuer les contrôles voulus pour une bonne administration de toutes les facettes de la société. Nous avons clairement établi la politique gouvernementale de non-ingérence et de non-pression sur les sociétés ferroviaires pour qu'elles rendent des services déficitaires sans rémunération, et de fait, nous avons affirmé l'intention du gouvernement de traiter le Canadien National, à ce sujet, de la même façon qu'il ne le ferait pour un moyen de transport ne lui appartenant pas. J'ai fortement confiance que cette attitude face à l'administration de la société se justifiera d'elle-même et qu'elle aura un impact positif à long terme sur nos excellentes sociétés de la Couronne, comme le démontrent les événements récents, qu'il s'agisse du Canadien National ou d'Air Canada.

M. Oberle: D'accord. Compte tenu de ces engagements et de la politique adoptée par le gouvernement, quelles sont les prévisions du ministre en matière de fonds publics nécessaires au remboursement de la société ferroviaire pour les exigences gouvernementales l'obligeant à offrir des services non rentables? Par exemple, au cours des deux ou trois prochaines années, ou des cinq prochaines années—je présume que le ministère a fait des projections jusque-là—quelles sont les prévisions du ministre quant aux exigences, quant au financement supplémentaire aux subventions à accorder à la société ferroviaire, puisque maintenant, le gouvernement a accepté la responsabilité de rembourser la société ferroviaire pour la fourniture de services non rentables?

M. Lang: Nous n'avons certainement pris aucune décision quant à de nouveaux services, quoique l'un de vos collègues l'autre jour examinait la possibilité d'un nouveau service; mais nous réalisons des progrès dans deux domaines, l'un étant le service aux passagers, et l'autre étant le transport des céréales où une politique établie depuis longtemps imposait certaines obligations aux sociétés ferroviaires; une politique actuellement en vigueur prévoit la compensation des sociétés ferroviaires pour ce déficit qui leur est imposé.

Le président: Merci, monsieur Oberle. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci.

M. Oberle: Je désire être inscrit au prochain tour, s'il vous plaît.

M. McKenzie: Si vous vous rappelez bien, le mercredi 5 avril dernier, nous avons eu une longue discussion relativement

[Texte]

with the inadequacies in the two railway pensions. We dealt specifically with the CN pension problem and at that time I pointed out:

It appears that the Pension Benefits Standards Act is not being fully or properly implemented. I think this Committee should take some positive action to do something about this problem, and write to whoever is responsible for the Pension Benefits Standards Act to launch an immediate investigation to see if the CNR and the CPR are administering the Act properly.

Mr. Benjamin stated:

...there is nothing to prevent the Committee from including in our report a recommendation to the House that the government consider an inquiry into the matter of both railway pension plans.

Mr. Paul McRae stated he agreed with the request that we have a proper inquiry. He was referring to me;

I am pleased that he has also included the CPR because it has been my feeling that there is an even worse situation.

He said at least we should:

... appraise the Minister on how we feel about it. I think there is plenty of evidence to indicate that the question is there and should be raised very seriously.

Of course, we had Mr. Earl White, the President of the Canadian Railways Pension Employees' Association, as a witness and he outlined the problems and his charges of the mishandling of the funds over the years. This finally came to a conclusion with the Chairman saying:

We will take it under consideration very seriously.

I wonder if you could report to the Committee as to what action you would take in regards to having a full-scale inquiry into the charges made by the pensioners' association at the request of the members of the Committee. The Chairman was to take some action and explain what action he took.

The Chairman: I am sorry, Mr. McKenzie, I did not get any of your ... I am sorry.

Mr. McKenzie: We had the witness here for a reason, to explain all the pension problems and their charges that as pensioners a pension of \$100 a month is not indexed and all his charges of the mishandling and the misappropriation of the fund, the charges that he has documented. We have provided Mr. Bandeen copies of their statements or charges. You finished the Committee meeting by saying:

We will take it under consideration very seriously.

So you have taken it under consideration. What are you going to do about our request for a full-scale inquiry into the CNR pension plan?

The Chairman: I do not recall specifically because we do not have a reference for that. To launch any kind of investigation. We would have to obtain a reference from the House.

[Traduction]

au très sérieux problème des insuffisances dans les deux régimes de retraite des employés de chemin de fer. Nous avons parlé précisément du problème dans le régime du CN, et à ce moment-là, j'ai souligné le fait que:

Il semble que la loi sur les normes de prestation de pension n'est pas convenablement mis en vigueur. Ce comité devrait prendre des mesures et demander au responsable de l'application de cette loi de faire une enquête pour savoir si le CN et le CP la respecte.

M. Benjamin affirma alors:

...j'allais proposer...d'inclure dans notre rapport une recommandation à la Chambre... enjoignant le gouvernement de mener une enquête au sujet des prestations de pension des employés de Chemins de fer canadiens.

M. Paul McRae affirma qu'il acceptait qu'on demande la tenue d'une enquête en règle. Parlant de moi, il poursuivait en disant:

...je suis heureux qu'il fasse également allusion au CP, car j'ai toujours trouvé que c'est encore pire là-bas.

Il affirma que pour le moins, nous devrions:

...communiquer nos sentiments au ministre. Je pense qu'il y a amplement de quoi prouver qu'il existe un problème et qu'on doit le traiter sérieusement.

Bien sûr, M. Earl White, président de l'Association canadienne des employés pensionnés des chemins de fer, était présent comme témoin et il exposa les problèmes de même que ses plaintes relatives à la mauvaise administration de ces sommes au cours des ans. Finalement, en guise de conclusion le président affirma:

Je les étudierai très attentivement.

Pourriez-vous dire au comité quelles mesures vous prévoyez prendre afin de tenir une enquête complète sur les accusations portées par l'Association des employés pensionnés, enquête demandée par les membres du comité. Le président devait prendre des mesures et expliquer ce qu'il a fait.

Le président: Désolé, monsieur McKenzie, je n'ai entendu aucune de vos ... désolé.

M. McKenzie: Le témoin était ici pour une bonne raison, afin d'exposer tous les problèmes relatifs aux pensions, de même que leurs accusations dues au fait qu'à titre d'employés pensionnés, leur prestation de \$100 par mois n'est pas indexée; il expliqua toutes ces accusations relatives à la mauvaise administration et à la mauvaise distribution des sommes, accusations qu'il étoffa des documents. Nous avons fourni à M. Bandeen un exemplaire de leurs déclarations ou accusations. A la fin de la réunion du comité, vous avez affirmé:

Je les étudierai très attentivement.

Alors vous avez étudié la chose. Qu'allez-vous faire à propos de notre demande d'une enquête complète sur le régime de pension du CN?

Le président: Je n'ai pas de souvenirs précis, car nous n'avons pas de mandat à cet effet. Pour tenir tout genre d'enquête, il nous faudrait obtenir un mandat de la Chambre.

[Text]

Mr. McKenzie: Well, what inquiries did you make?

The Chairman: What inquiries did . . .

Mr. McKenzie: This is you speaking at the end of the Committee meeting:

"We will take it under consideration very seriously".

I just read my statement, Mr. Benjamin's statement and Mr. McRae's statement:

I think there is plenty of evidence to indicate that the question is there and should be raised very seriously.

The Chairman: Could you give me the page number and the date of the *Proceedings*?

Mr. McKenzie: Yes, April 5, 1978, on page 19:23.

The Chairman: If you have any other questions, Mr. McKenzie, you can put them through the Chair to the Minister and I will just have a look.

Mr. McKenzie: In the financial statement perhaps the Minister or some of the officials here could explain this little brief statement on page 37, note 8 Pensions. The company has retirement benefit plans covering substantially all its employees under which they are entitled to benefits at retirement age based on compensation and length of service. Pension costs are as follows and for the year ending 1977, as I understand these figures, it is \$148,304.

• 1625

What does that mean? Is that administrative costs or the amount they put into the fund or what? It is certainly a very brief explanation when we find out that the CNR owes over \$1 billion for the pension fund.

Mr. Roy: On a point of order, Mr. Chairman.

Le président: M. Roy invoque le Règlement.

M. Roy: J'écoute religieusement l'honorable député depuis le début et je me pose des questions. C'est la raison pour laquelle je fais appel au Règlement. Les questions concernant le régime de pension des retraités sont très intéressantes. J'étais ici lorsque nous avons entendu le témoin auquel mon collègue, M. McKenzie se réfère et je comprends à quoi il fait allusion lorsqu'il mentionne que peut-être un autre comité serait plus apte à étudier le problème soulevé par ce témoin à cette occasion-là.

Actuellement on se réfère à un rapport qui a été déposé à la Chambre aujourd'hui sur les activités du CN. Si je consulte le programme proposé par le Comité de l'ordre du jour et de la procédure je me demande pourquoi ces questions-là sont soulevées pendant l'étude du Bill C-17. Il me semble que toutes ces questions mentionnées par l'honorable député pourraient être soulevées lors de l'étude du rapport annuel des activités du CN. Présentement nous sommes à étudier le Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada . . . Je me demande si l'honorable député ne pourrait pas réserver ses questions pour plus tard, c'est-à-dire pendant l'étude du rapport annuel du Canadien National,

[Translation]

M. McKenzie: Eh bien, quelles démarches avez-vous effectuées?

Le président: Quelles démarches ai-je . . .

M. McKenzie: Voilà ce que vous avez dit à la fin de la réunion du comité:

Je les étudierai très attentivement.

Je ne fais que lire ma déclaration, la déclaration de M. Benjamin de même que celle de M. McRae:

Je pense qu'il y a amplement de quoi prouver qu'il existe un problème et qu'on doit le traiter sérieusement.

Le président: Pourriez-vous me donner le numéro de la page et la date de ce compte rendu?

M. McKenzie: Oui, il s'agit du 5 avril, 1978, à la page 19:23.

Le président: Monsieur McKenzie, si vous avez d'autres questions, posez-les au ministre par l'intermédiaire du président, et j'y jetterai un coup d'œil.

M. McKenzie: Peut-être que le ministre ou un de ses fonctionnaires pourrait expliquer cette petite déclaration dans le rapport financier, page 37, article 8, pension. La société dispose d'un régime de prestations de retraite s'appliquant à presque tous ses employés, lesquels sont admissibles à des prestations à l'âge de la retraite, calculées sur la rémunération et le nombre d'années de service. Le coût du régime est le suivant, et pour l'année se terminant en 1977, si je comprends bien ces chiffres, la somme est de \$148,304,000.

Que veut dire cela? S'agit-il de coûts d'administration, du montant versé au régime de pension ou d'autre chose? L'explication est plutôt courte, surtout lorsqu'on apprend que le CN doit au-delà d'un milliard de dollars au régime de pension des retraités.

M. Roy: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Roy on a point of order.

Mr. Roy: I have listened carefully to the Honourable member from the beginning, and I am somewhat confused, which is why I called the point of order. His questions about the pension fund are very interesting. I was here when we heard the witness referred to by my colleague, Mr. McKenzie, and I know what he means when he says that another committee might be better suited to studying the problem raised at that time by the witness.

Right now he is referring to a report tabled in the House today on CN activities. After consulting the program established by the Committee on Agenda and Procedure, I wonder why these questions are being asked during the study of Bill C-17. It seems to me that all of the Honourable Member's questions could be raised when the CN annual report is under consideration. We are now studying Bill C-17, an Act to amend the Canadian National Railway Capital Revision Act. I wonder if the Honourable Member could not save his questions for later, when the CN annual report is under study, showed the Committee on Agenda and Procedure decide to invite the President of the CNR to answer these questions.

[Texte]

si le Comité de l'ordre du jour et de la procédure décide d'inviter le président du CN pour répondre à ces questions-là.

Le ministre a été convoqué comme témoin à ce Comité pour répondre à certaines questions des députés de l'opposition concernant le projet de loi C-17 à l'étude. Mais on pose plutôt des questions sur les activités du Canadien National. Alors, monsieur le président, je me demande si l'honorable député agit selon le Règlement.

Le président: Merci pour vos commentaires, monsieur Roy. I believe I have already cautioned the members at earlier meetings with regard to the specific reference before the Committee. I had agreed at that time to allow a brief statement by Mr. McKenzie, and then hopefully we would not pursue the pension aspect in that it is not basically relative to the bill before the Committee.

With regard to Mr. McKenzie's statement that the Chair, according to the *Minutes of Proceedings*, mentioned that we would take it under consideration if we go on, this was to be referred at the steering committee that was to be called immediately after that particular meeting. It was on the agenda but there were other important aspects to discuss, and this was one that was referred to a further meeting of the steering committee for discussion. We could come back to the members, and the only way we could do that is if all the members were in agreement. The Committee could recommend to the Minister, as we have done in the past, that a reference might be obtained and sent to Committee specifically discussing the pension aspects of the CNR, and that is the way it was left.

I have difficulty relating the pension problems to the bill that is specifically before us, and I would ask that the discussion, the answers and the questions be relative to the bill before us.

Mr. Murta: A point of order, if I may, on the same thing.

The Chairman: Mr. Murta on a point of order.

Mr. Murta: Just on that same point of order, on April 5 we had Mr. White before the Committee talking about the whole Canadian Railways Pension Employees' Association and the problems they had, et cetera. I do not think there was any objection at that time to having Mr. White here, and if the Committee felt that he was relevant at that time—Mr. McKenzie did ask questions and other members asked questions—then surely to goodness Mr. McKenzie is completely within his rights to ask what has been done about some of the questions he put to the Committee at that particular time.

• 1630

If Mr. White and his group were not relevant to the bill, why did we have them before the Committee? I think that is self-evident; obviously they are relevant to the bill. They feel they are. I think all members would agree that Mr. White made some very good points.

Surely, Mr. Chairman, Mr. McKenzie is just following up on some of the questions that were asked at a previous

[Traduction]

The Minister was called before this Committee as a witness to answer certain questions from Opposition members about Bill C-17, now under study. Instead, questions are being asked about Canadian National activities. So, Mr. Chairman, I wonder if the Honourable Member is not contravening the standing orders.

The Chairman: Thank you for your comments, Mr. Roy. Il me semble que j'ai déjà averti les membres lors de réunions précédentes de s'en tenir à l'ordre du jour du mandat du Comité. J'étais d'accord pour que M. McKenzie fasse une courte déclaration à la suite de laquelle nous ne poursuivrions pas, je l'espère, la question des pensions parce qu'elle n'a pas de rapport fondamental avec le projet de loi devant le Comité.

En ce qui concerne la déclaration de McKenzie disant que le président, d'après le procès-verbal, aurait dit que nous étudierons cette question si nous continuons la question devait être renvoyée au comité directeur qui était censé se réunir tout de suite après l'autre réunion. Cette question était à l'ordre du jour, mais nous avions d'autres questions importantes à discuter, et cette question était de celles qui ont été renvoyées à une réunion future du comité directeur. Nous pourrions alors revenir au comité plénier faire rapport et le seul moyen dont nous pourrions faire cela, c'est avec l'accord de tous les membres. Le Comité pourrait recommander au ministre, comme il l'a fait dans le passé, d'obtenir un renvoi pour que le Comité discute en particulier des questions de pension du CN. Et c'est ainsi que nous avons laissé les choses.

J'ai de la difficulté à trouver le rapport entre les problèmes du régime des pensions et le projet de loi à l'étude, et je demanderais que les discussions, les réponses, et les questions aient un rapport avec le projet de loi à l'étude.

M. Murta: J'invoque le Règlement, si vous le permettez, sur la même question.

Le président: M. Murta invoque le Règlement.

M. Murta: C'est le même rappel au Règlement; M. White a comparu le 5 avril devant le Comité afin de parler de l'Association des employés retraités des chemins de fer du Canada, de leurs problèmes, etc. Il me semble qu'à ce moment-là il n'y avait aucune objection à ce que M. White compare, et si le Comité était d'accord à ce moment-là—M. McKenzie a posé des questions ainsi que d'autres membres—alors il me semble qu'après tout M. McKenzie a quand même le droit de demander quelles mesures ont été prises qu sujet de certaines des questions qu'il a posées alors au Comité.

Si M. White et ses collègues n'avaient pas de rapport avec le projet de loi, pourquoi les avons-nous invités devant le comité? La réponse me semble évidente; il est clair qu'ils ont un rapport avec le projet de loi. Je trouve qu'ils ont un rapport. J'estime que tous les députés seront d'accord pour dire que M. White a donné des précisions intéressantes.

Monsieur le président, M. McKenzie ne fait que donner suite à certaines des questions posées lors d'une réunion précé-

[Text]

meeting. There is nothing wrong with that; nothing wrong at all. We cannot make laws at one time and then rescind them at another, depending on how the Committee feels.

The Chairman: At the steering committee meeting, in which, I believe, you did not participate, Mr. Murta, it was the general agreement that we would bring Mr. White in and hear his comments. And after that, we were limited on any further discussion regarding the pension. This was agreed to by all parties at the steering committee and it was brought forth to the members and agreed.

The Chair has received as well, some interventions from pensioners who were very disgruntled with the comments made at that time by Mr. White, and apparently there will be a brief submitted regarding his comments, which the Chair has not received yet and, obviously, other members have not received it.

These are administrative questions regarding the CNR that can be brought forth when we call the Main Estimates. CNR can appear before us and those questions could be best directed at that time.

To encourage the passing of this bill, I think we should restrict the questions to the Minister to the clauses in that particular bill.

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Yes, on the same point of order.

We are dealing with the request for some \$808 million in debt to be written off, and we have to have all the information on this pension problem. One of the reasons why you are not getting your bill through is because you are not providing us with the information.

There is nothing in the annual statement. We have asked you to come up with something on what we are going to do about the \$1 billion the CNR owes. Mr. Bandeen has said that he has paid, I believe, \$123 million or \$130 million into it. I do not see anything in here under "Pensions" showing that he has paid any amount in. So you can see that there is a little bit of confusion here. We are entitled to some answers and we are asking legitimate questions regarding this pension fund. And you say this is not relative.

But we have had truckers here as witnesses, and the rail unions are to come as witnesses also. We have not heard from the rail unions yet, and they were on the list to come, and I assume you are going to be inviting them before we finalize Bill C-17. So all these things are very relevant.

In light of this latest statement in this financial report, we certainly want some answers now before we are going to pass your bill. I am not going to agree to pass your bill in any way at all.

The Chairman: Well, if it is agreeable, there is a steering committee planned for Monday at which I will bring up your observations, Mr. McKenzie. At the next meeting, we will report on what the subcommittee has decided and we shall let the Committee decide the future for us.

[Translation]

dente. Il n'y a aucun mal à cela; aucun. On ne peut pas établir des règlements à un moment donné puis les abroger plus tard, selon les caprices du Comité.

Le président: A la réunion du comité directeur, à laquelle il me semble que vous n'avez pas participé, monsieur Murta, on s'est entendu pour faire venir M. White afin d'entendre ses commentaires. Cela étant fait, nous étions limités quand aux discussions qui pourraient avoir lieu sur les pensions. Tout les membres du comité directeur étaient d'accord, et tous les membres de ce comité étaient d'accord lorsque nous leur avons présenté cette décision.

J'ai reçu moi-même des interventions de la part de retraités très mécontents des commentaires faits par M. White à cette occasion, et il paraît qu'un mémoire sera présenté sur ses commentaires, un mémoire que je n'ai pas encore reçu et que les autres membres, évidemment, n'ont pas reçu.

Il s'agit de questions administratives à propos du CN, dont on peut discuter lors de l'étude du budget. Le CN pourra comparaître, et ce sera alors le moment de poser ces questions.

Afin de hâter l'adoption de ce projet de loi, je crois que nous devrions limiter les questions posées au ministre aux articles de ce projet de loi en particulier.

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Oui, le même rappel au Règlement.

Nous traitons ici d'une demande de remise de dette d'environ 808 millions de dollars, et il nous faut tout savoir sur ce problème de pensions. Le fait que vous ne nous fournissiez pas ces renseignements est une des raisons pour lesquelles votre projet de loi n'est pas adopté.

On n'en parle pas dans le rapport annuel. Nous vous avons demandé de nous proposer des mesures à prendre au sujet du milliard de dollars que le CN doit. M. Bandeen a dit qu'il a déjà payé au régime 123 millions de dollars ou 130 millions de dollars, je crois. Je ne vois rien sous la rubrique «pensions» indiquant qu'il ait payé quoi que ce soit. vous voyez donc qu'il y a un peu de confusion ici. Nous avons le droit d'obtenir des réponses, et nous posons des questions admissibles sur ce régime de pensions. Et vous dites que ça n'a pas de rapport!

Mais des camionneurs ont comparu ici comme témoins, et les syndicats des chemins de fer sont censés comparaître comme témoins aussi. Les syndicats des chemins de fer ne sont pas encore venus, et ils paraissaient sur la liste des témoins, et je présume que vous allez les inviter avant que nous ne terminions l'étude du Bill C-17. Donc toutes ces choses ont un rapport étroit avec le projet de loi.

Étant donné cette déclaration récente dans ce rapport financier, il est certain que nous voulons recevoir des réponses avant d'adopter votre projet de loi. Personnellement, je ne suis aucunement d'accord pour adopter votre projet de loi.

Le président: Eh bien, si tout le monde est d'accord, on prévoit une réunion du comité directeur pour lundi, et j'y mentionnerai vos commentaires, monsieur McKenzie. A la prochaine réunion, nous ferons un rapport sur la décision du

[Texte]

Mr. McKenzie: All right. Well this is the second time you were going to do that, so I hope you will come back with some kind of answer on what we are going to do with this very serious problem.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I did not have my hand up.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I would like to ask . . .

An hon. Member: Are we going into clause-by-clause discussion?

Mr. Murta: . . . a few questions, if I may, to the Minister.

Mr. Bandeen gave the Committee a five-year profit projection with an adjustment in the Crow rate after recap. I assume the Minister has seen it. He was talking about a surplus of \$1.113 billion after recap, with the Crow rate. Would he have figures, to provide the committee, without recap in terms of the crow rate or would we have to go the CNR for those figures?

• 1635

Mr. Lang: Well, I would not certainly have them here, offhand. I mean the implications are fairly obvious, of this amount of debt being as a form of equity. But of course it will be our expectation to see, from time to time, dividends paid as well, so that would be a judgement on the cash flow.

Mr. Murta: One other question, if I may, in terms of the crow rate. In the profit projections it was stated that there is a profit. If Bill C-17 is passed and other certain assumptions made, such as the crow rate compensation, with it in place, could the Minister give the committee some indication or some idea what his thinking or the government's thinking is in terms of the crow rate compensation looking to 1982?

Mr. Lang: No. We have not judged that question yet because with fiscal restraint upon us we decided that we would do what we thought had to be done as a basic essential in relation to the railway system and the crow rate and the grain, and that was to commit the very significant sum of, in total, \$700 million to the rehabilitation program and that does not equal the total amount that would go to the railways under the compensation formula but it did, because of the agreements we signed with the railways, get from them the specific commitment to improvements to an equal value in the total grain handling system to the point where all of the rails in the basic network should, at the end of that period, be in good quality shape to handle hopper cars fully-loaded. That, therefore, was our step, taking the action that was sensible, having regard for the number of dollars which we could possibly squeeze out of the Treasury at this point.

[Traduction]

sous-comité et nous laisserons au comité de décider ce que l'avenir nous apportera.

M. McKenzie: D'accord. Enfin, c'est la deuxième fois que vous allez faire cela; j'espère que vous allez revenir avec une réponse quelconque quant à ce que nous allons faire au sujet de ce problème très grave.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je n'avais pas levé la main.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, j'aimerais poser . . .

Une voix: Procédons-nous à une discussion article par article?

M. Murta: . . . quelques questions, si vous le permettez, au Ministre.

M. Bandeen a présenté au comité une prévision des bénéfices pour 5 ans, avec un rajustement au tarif du Nid du Corbeau après la récapitalisation. Je présume que le ministre l'a vue. Il a parlé d'un surplus de 1.113 milliards de dollars après la récapitalisation, compte tenu du tarif du Nid du Corbeau. Pourrait-il nous communiquer les chiffres, indépendamment de la révision du capital concernant le tarif du Passage du Nid du Corbeau ou bien devons-nous nous adresser au CN pour les obtenir?

M. Lang: Je ne les ai pas sous la main. Il est évident que cette dette se transformera en avoir. Bien entendu, nous nous attendons à ce que de temps à autre, des dividendes soient également versés; il faut donc juger des liquidités.

M. Murta: Une autre question, si vous me le permettez, à propos du tarif du Nid du Corbeau. Les estimations faisaient état d'un profit. En supposant que le Bill C-17 soit adopté et si certaines autres hypothèses se vérifient, telles que la compensation en fonction du tarif du Nid du Corbeau le ministre peut-il nous donner une idée de ce que sera cette somme en 1982?

M. Lang: Non. Nous n'avons pas encore réfléchi à la question car, étant donné les restrictions fiscales auxquelles nous sommes assujettis, nous avons décidé de nous en tenir à ce qui nous paraissait essentiel du point de vue du réseau ferré, du tarif et du grain, à savoir de consacrer au programme de réaménagement une somme relativement importante, puisqu'elle s'élèvera au total à 700 millions de dollars. Et cela n'équivaut pas au montant total qui serait affecté aux chemins de fer en vertu de la formule de compensation; mais les accords que nous avons signés avec les chemins de fer exigent que les améliorations atteignent une valeur égale pour l'ensemble de la manutention des grains, en ce sens qu'à la fin de la période fixée, toutes les voies ferrées du réseau principal devraient être en suffisamment bonne condition pour que des wagons-trémies entièrement chargés puissent y circuler. Notre démarche a donc été de prendre les mesures que nous jugions raisonnables compte tenu des crédits que nous pouvions dégager du Trésor à ce moment-là.

[Text]

Mr. Murta: Can the Minister give the committee some indication, in connection with his last comment, as to the amount of money that would be allocated for rehabilitation of the lines in Western Canada in the next few years. Has the department worked out, in any way, any kind of a budget as a projection as to the amounts that will be needed?

Mr. Lang: Yes we have. Talking in 1978 dollars, it is \$30 million in 1977-78, \$70 million in 1978-79 and \$75 million in each of the next eight years.

Mr. Murta: In each of the next eight years?

Mr. Lang: Yes.

Mr. Murta: And this would take care of the basic network structure; you are talking about grading and the physical rehabilitation of the lines?

Mr. Lang: Everything from bank widening through ballast, ties, and the relaying of rail where the rail is too light now to carry the hopper cars.

Mr. Murta: Now, that is the projection that the Minister's department has worked out. Has there been a commitment to that by the government?

Mr. Lang: Yes there has been.

Mr. Murta: There has been a commitment in terms of that for the next ten years then, is it?

Mr. Lang: Eight.

Mr. Murta: Eight years.

Mr. Lang: Well eight years after this year, yes.

Mr. Murta: I see. One of the things that I mentioned, Mr. Chairman, to you is that we wanted to, if we could possibly get the CNR back sometime next week, ask them the original question I asked the Minister. In another area, Mr. Bandeen, in the committee, told Mr. Mazankowski that after the 1952 recap bill the CNR had a debt-equity ratio of about 53 per cent but the Canadian Trucking Association produced documents written by the CNR—it was the 1962 memorandum, exhibit 3—showing that the CNR had roughly the same equity ratio as the CPR which was 31 per cent to 32 per cent after 1952. Now, I do not know whether you can answer this, Mr. Minister, but why or where is the discrepancy? How have these two figures got so far out of line in terms of the debt-equity ratio?

• 1640

Mr. Lang: I think they were comparing different things. But there is no doubt that the debt-equity ratio in previous adjustments might have been appropriate and required no further change if the depreciation calculations had all along been included, which the Auditor General has now asked to be included, and of course if the management techniques which are now being applied had been applied in the several years before 1976.

Mr. Murta: Mr. Lang, can you give the Committee the debt-equity ratio at the present time of the CNR?

Mr. Lang: It is 60-40, approximately.

[Translation]

M. Murta: A cet égard, le ministre pourrait-il nous donner une idée du montant des crédits qui seront affectés à la remise en état des voies ferrées de l'Ouest du Canada au cours des cinq prochaines années? Le ministère a-t-il établi un budget quelconque prévoyant les montants nécessaires?

M. Lang: Oui. Ce sera 30 millions de dollars, en 1977-1978, 70 millions de dollars en 1978-1979 et 75 millions de dollars pour chacune des huit années suivantes consécutives, le dollar étant à sa valeur de 1978.

M. Murta: Pour chacune des huit années consécutives?

M. Lang: Oui.

M. Murta: Et cela couvrirait le réseau principal: il s'agit de rectifier les pentes et de remettre les voies en état?

M. Lang: Cela couvre tout, depuis l'élargissement des rampes jusqu'au ballast en passant par les entretoises et le remplacement des rails qui sont trop légers pour les wagons-trémies.

M. Murta: Ce sont les prévisions du ministère. A partir de là, le gouvernement a-t-il pris un engagement?

M. Lang: Oui.

M. Murta: Le gouvernement a donc pris un engagement qui porte sur les dix prochaines années, n'est-ce pas?

M. Lang: Huit.

M. Murta: Huit années?

M. Lang: Les huit années qui suivront celle-ci.

M. Murta: Si les représentants du CN pouvaient revenir la semaine prochaine, nous voudrions leur poser la même question que j'ai adressée au ministre. Dans un tout autre domaine, M. Bandeen a déclaré à M. Mazankowski qu'après le bill de 1952 sur la révision du capital, le taux d'endettement du CN était d'environ 53 p. 100. Or, l'Association canadienne du camionnage a produit des documents rédigés par le CN—il s'agissait du mémoire de 1962, c'est-à-dire de la pièce n° 3—indiquant que le taux d'endettement du CN était approximativement identique à celui du CP, c'est-à-dire qu'il oscillait entre 31 et 32 p. 100 après 1952. J'ignore si vous pouvez répondre à cette question, monsieur le ministre, mais d'où vient cet écart? Comment se fait-il que le taux d'endettement se traduise par des chiffres aussi éloignés?

M. Lang: Je crois qu'ils comparaient des choses différentes. Mais au cours d'ajustements antérieurs, le taux d'endettement était sans doute approprié et il n'exigeait aucune autre modification si le calcul de l'amortissement était pris en considération, comme le demande maintenant le vérificateur général, et si au cours des quelques années qui ont précédé 1976, on appliquait déjà les méthodes administratives dont on se sert maintenant.

M. Murta: Pouvez-vous nous dire, monsieur Lang, quel est actuellement le taux d'endettement du CN?

M. Lang: Il est d'environ 60-40.

[Texte]

Mr. Murta: In another area the CNR predicts higher profits, and they predict those higher profits with or without recapitalization for the next five years. Can you give us or have you the material available to give us the source of those profits? In other words, is the CNR projecting rate increases or are they projecting new management efficiency techniques, for example? What is behind the prediction of higher profits for the CN?

Mr. Lang: They have been obviously projecting additional ton-miles and as in the past several years certain assumptions about the ability to handle those ton-miles with a lower number of man-years employed, and in effect therefore greater productivity in the system.

Mr. Murta: That is fine, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Towers.

Mr. Towers: Mr. Chairman, I hope that in the next few minutes I can impress upon the members opposite the importance of this issue that we are dealing with. I am going to refer to the audit of the CN and try to impress upon members opposite that Coopers and Lybrand, the chartered accountants who perform this audit, have done considerable work for the development that has taken place in the Public Accounts Committee as it relates to Crown corporations and financial management and control.

I am going back to some evidence that was given by the Trucking Association and I am going to read it into the record, Mr. Chairman, because I do not think it was actually presented in the detail when they were here as witnesses that it is printed out and spelled out. It reads:

An assessment of CN's argument in this regard has to be considered from two aspects, namely, the pre-1952 period and the period after 1952. It has already been mentioned in debate in the House of Commons that CN's depreciation practices were not that far different from CP's. Both railways took depreciation on rolling stock at the same time in 1940 and on track and other physical structures in 1956 pursuant to a new uniform classification of accounts incorporating depreciation accounting as ordered by the Board of Transport Commissioners. The only difference, apparently, was that CP started to . . .

Le président: M. Roy invoque le Règlement.

M. Roy: Je demande, monsieur le président, à quel article l'honorable député réfère-t-il le rapport du Canadien National?

Le président: M. Towers discute à propos de commentaires faits par un des témoins qui ont comparu il y a quelque temps.

Mr. Towers, are you reading from the proceedings of the Committee?

Mr. Towers: I am reading from the report, not the proceedings of the Committee.

Mr. Roy: The annual report.

Mr. Towers: No. This is the presentation of the truckers association and it is important . . .

[Traduction]

M. Murta: Le CN prévoit des bénéfices plus élevés au cours des cinq prochaines années, indépendamment de la révision du capital. Êtes-vous en mesure de nous dire quelle sera la source des profits? Autrement dit, le CN envisage-t-il d'augmenter ses tarifs, ou encore d'appliquer de nouvelles méthodes de gestion plus efficaces? Sur quoi se fondent ces prévisions qui annoncent des bénéfices plus élevés pour le CN?

M. Lang: Ils ont sans aucun doute envisagé des tonnes-milles supplémentaires qui, comme au cours des quelques dernières années, s'accompagneront d'une baisse des années-hommes et, par conséquent, d'une hausse de productivité du système.

M. Murta: C'est bien, monsieur le président.

Le président: Monsieur Towers.

M. Towers: Au cours des quelques prochaines minutes, j'espère réussir à faire comprendre aux députés d'en face l'importance du problème qui nous occupe. Je veux parler de la vérification des comptes du CN, en essayant de faire comprendre aux députés d'en face que Coopers and Lybrand, les comptables agréés qui effectuent cette vérification, ont énormément contribué à l'évolution qui s'est produite au Comité des comptes publics par rapport aux sociétés de la Couronne, ainsi qu'à l'inspection des comptes et à l'administration financière.

Je vais revenir à une déposition de l'Association des camionneurs, je vais la lire, monsieur le président, car je ne crois pas qu'on soit entré dans les détails lorsque cette association a comparu. Je cite:

L'argument du CN doit être jugé sous deux aspects, à savoir la période antérieure à 1952 et la période postérieure à 1952. Au cours des débats de la Chambre des communes, on a déjà signalé que les méthodes d'amortissement du CN différaient peu de celles du CP. Ces deux compagnies de chemins de fer ont appliqué l'amortissement du matériel roulant en 1940 et celui des voies et du reste du matériel en 1956, à la suite d'une nouvelle classification uniforme des comptes qui englobait l'amortissement, ainsi que l'exigeait la Commission des transports. Apparemment, la seule différence tenait à ce que le CP avait commencé . . .

The Chairman: Mr. Roy, on a point of order.

Mr. Roy: I am wondering, Mr. Chairman, to which section of the CN's report the honourable member is referring?

The Chairman: Mr. Towers is referring to some evidence given by one of the witnesses who appeared some time ago.

Monsieur Towers, êtes-vous en train de lire un extrait du compte rendu des délibérations de ce Comité?

M. Towers: Il s'agit du rapport et non pas du compte rendu des délibérations du Comité.

M. Roy: Du rapport annuel.

M. Towers: Non. Il s'agit du mémoire présenté par l'Association des camionneurs, et il importe . . .

[Text]

The Chairman: If you are reading from their comments, it was printed in the proceedings and this would be just a repetition of what has already been said.

• 1645

Mr. Towers: All right. Well, I want to go over it again to impress upon members opposite the purport of that . . .

An hon. Member: We are impressed.

The Chairman: Mr. Harquail, on a point of order.

Mr. Harquail: Well, it is more a point of information. Would it be in order for me to move a motion at this point, Mr. Chairman? Would you entertain a motion . . .

Mr. Towers: Mr. Chairman, I have the . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Harquail: I want to know if it is in order to place a motion.

The Chairman: Order. No, Mr. Towers has the floor at the moment.

Mr. Harquail: All right. Thank you.

Mr. Towers:

The only difference apparently, was that CP started to take depreciation on certain kinds of structures back in the forties which CN delayed until 1956. Canadian Trucking Association is not in a position to evaluate the difference between the two railways in this regard, but we note with interest that others have calculated this sum to be somewhere in the area of \$110 million. This is surprisingly close to the figure of \$100 million for depreciation which CN first put forward in 1961.

The distinction between pre-1952 and what happened after 1952 is important due to the intent of the 1952 recapitalization. Furthermore, the comparison . . .

M. Roy (Laval): . . . Monsieur le président, j'invoque le Règlement . . .

Mr. Towers if the report that he is quoting now has been tabled with this Committee?

Mr. Towers: That is right, but I . . .

The Chairman: It is appended to the Minutes, yes. I think it would be advisable if you could just advise the Committee from what you are reading.

Mr. Towers: Well, it is the . . .

Mr. Roy: What page are you reading now?

Mr. Towers: The Canadian Trucking Association.

An hon. Member: The brief.

Mr. Towers: It is the brief that was presented.

Mr. Roy: What page are you referring to now?

An hon. Member: This one.

An hon. Member: It is appended to the Minutes.

Mr. Towers: But I am using this, Mr. Chairman, as an argument that I am going to put forward later, that I have to

[Translation]

Le président: S'il s'agit de leur déposition, cela a été imprimé avec le compte rendu et vous répétez donc des choses déjà dites.

M. Towers: En effet. Je tiens à y revenir pour bien faire comprendre aux députés d'en face l'importance de ce . . .

Une voix: Nous comprenons parfaitement.

Le président: M. Harquail invoque le Règlement.

M. Harquail: Il s'agit plutôt d'un renseignement. Me serait-il permis de proposer une motion, monsieur le président? Accepteriez-vous une motion . . .

M. Towers: Monsieur le président, j'ai . . .

Le président: Silence, s'il vous plaît.

M. Harquail: Me permettriez-vous de présenter une motion?

Le président: Silence. Non, c'est M. Towers qui a la parole pour l'instant.

M. Harquail: Très bien. Merci.

M. Towers:

Apparemment, la seule différence tenait à ce que le CP avait commencé dès les années 40 à inclure l'amortissement de certains de ses équipements, tandis que le CN avait attendu jusqu'en 1956. L'Association canadienne du camionnage n'est pas en mesure de juger la différence qui existe entre les deux compagnies de chemins de fer à cet égard, mais nous constatons avec intérêt que d'autres ont calculé cette somme, qui s'établirait à 110 millions de dollars. Ce chiffre est curieusement proche des 100 millions de dollars dont le CN faisait état pour la première fois en 1961, au titre de l'amortissement.

Il importe de faire la distinction entre la période antérieure à 1952 et la période postérieure à 1952, étant donné l'objectif de la Loi sur la révision du capital, adoptée en 1952. De plus, la comparaison . . .

Mr. Roy (Laval): . . . Mr. Chairman, on a point of order . . .

Le rapport que M. Towers est en train de citer a-t-il été déposé ici?

M. Towers: Oui, mais je . . .

Le président: Il a été annexé au compte rendu. Il serait souhaitable que vous nous donniez la référence de ce que vous êtes en train de lire.

M. Towers: Il s'agit de . . .

M. Roy: Quelle page lisez-vous?

M. Towers: L'Association canadienne du camionnage.

Une voix: Le mémoire.

M. Towers: C'est le mémoire qui a été présenté.

M. Roy: De quelle page s'agit-il?

Une voix: Celle-ci.

Une voix: C'est annexé au compte rendu.

M. Towers: Mais ceci sert de préface à un argument que je vais présenter tout à l'heure, et si je n'attire pas l'attention des

[Texte]

bring to the attention of the members opposite this information or the argument is not going to carry the weight that it should.

The distinction between pre-1952 and what happened after 1952 is important due to the intent of the 1952 recapitalization. Furthermore, the comparison with CPR's position is important because the 1952 Capital Revision Act which wrote-off half the CNR's debt was clearly intended to relate CNR's debt structure to that of the CPR's to engender fair and reasonable competition between the two major rail carriers. Any attempt now to rewrite depreciation practices prior to 1952 with all due regard to "accepted accounting practices" consists of nothing more than an incredible sleight-of-hand exercise. As one Honourable Member said in the Debate on C-17—another great train robbery".

After sixteen years of waiting . . .

An hon. Member: Good line.

Mr. Towers:

After sixteen years of waiting, CN felt sufficiently secure to write-up \$808 million depreciation in its 1976 annual report. Aside from any discussion of justification, this event certainly speaks volumes for the concept of Parliamentary control over Crown Corporations.

And now, Mr. Chairman, I want to bring your attention to the audit of Coopers and Lybrand. This is to the Minister of Transport, and I would hope that he has read it because I am going to read it into the record.

An hon. Member: He only got it yesterday.

Mr. Towers:

We have examined the consolidated balance sheet of the Canadian National Railway System as at December 31, 1976 and the consolidated statements of income and surplus and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion these consolidated financial statements are properly drawn up so as to give a true and fair view of the state of affairs of the System as at December 31, 1976 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles which . . .

And now, Mr. Chairman, I come to the crunch.

Some hon. Members: Oh no!

Mr. Towers: And I would like honourable members to listen to this:

. . . except for the change to depreciation accounting in respect of certain assets and the change in accounting for foreign exchange referred to in Note . . .

[Traduction]

députés d'en face sur ces faits, l'argument n'aura pas tout le poids qu'il devrait avoir.

Il importe de faire la distinction entre la période antérieure à 1952 et la période postérieure à 1952, étant donné l'objectif de la Loi sur la révision du capital, adoptée en 1952. De plus, la comparaison avec la situation du CP est importante, car la Loi de 1952 sur la révision du capital, qui s'est traduite par l'amortissement de la moitié de la dette du CN, avait clairement pour but d'établir l'équilibre entre la dette du CN et celle du CP afin de faire naître une concurrence loyale entre les deux principales compagnies ferroviaires. Toute tentative visant actuellement à modifier les méthodes d'amortissement antérieures à 1952 n'est rien de plus qu'un tour de passe-passe incroyable, cela dit sans vouloir critiquer les méthodes de comptabilité communément acceptées. Ou, comme le disait un député lors du débat sur le Bill C-17, «Encore un autre vol du train.»

Après avoir attendu pendant seize ans . . .

Une voix: Bien dit.

M. Towers:

Après avoir attendu pendant seize ans, le CN s'est senti suffisamment sûr pour inscrire 808 millions de dollars d'amortissement dans son rapport annuel de 1976. Mise à part toute justification, ce fait milite incontestablement en faveur du contrôle des sociétés de la Couronne par le Parlement.

Et maintenant, monsieur le président, je voudrais attirer votre attention sur la vérification de Coopers and Lybrand. Je m'adresse au ministre des Transports, et j'espère qu'il a lu cela.

Une voix: Il ne l'a reçu qu'hier.

M. Towers:

Nous avons examiné le bilan consolidé des chemins de fer du Canadien National, clos le 31 décembre 1976, ainsi que les états consolidés des recettes et des excédents et les changements intervenus dans la situation financière au cours de l'année écoulée. Notre examen a été effectué en respectant les normes courantes se rattachant à l'inspection des comptes et, en conséquence, nous avons appliqué les critères et les autres procédures que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

A notre avis, ces états financiers consolidés sont correctement établis et ils donnent un tableau exact de l'état du réseau au 31 décembre 1976, ainsi que des résultats de ses activités et des changements intervenus dans sa situation financière au cours de l'année écoulée, conformément aux méthodes comptables communément acceptées qui . . .

Et maintenant, monsieur le président, j'en viens au fait.

Des voix: Oh non!

M. Towers: Et je voudrais que les députés écoutent ceci:

. . . à l'exception du changement s'appliquant à la comptabilisation de l'amortissement de certains avoirs, ainsi que le change dont il est question dans la note 1 . . .

[Text]

And then we refer to note number one, Mr. Chairman, and we come right back to the \$807 million, \$813 million. Now, Mr. Chairman, that is the crux.

Now, I hope that members opposite can understand this, that this did not receive the acceptance of the auditors of CN. And now, if you want to make fun about the auditors, Coopers and Lybrand, you go ahead and do it. But do it in their presence.

Now, there is this garbage that has been handed to us . . .

• 1650

Mr. Lang: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Order.

Mr. Lang: From which page is the hon. member reading and from which year?

Mr. Oberle: From the financial report that you said would be tabled three weeks from now.

The Chairman: Order.

Mr. Lang: That is not what I said, but, of course, the hon. member always says it wrong.

Mr. Oberle: That is what you said yesterday.

The Chairman: Order, please.

Mr. Lang: I said within the next couple of weeks, which it was.

The Chairman: Mr. Towers, what page?

Mr. Towers: It is on the auditors' report here.

The Chairman: Do you have a page?

Mr. Towers: Page 25, then you go back to page 16. And if you want me to read it to you, Mr. Minister, I can.

Mr. Lang: What year? You are on last year's report, not this year's.

I congratulate you for being only one year out.

Mr. Towers: But nevertheless . . .

The Chairman: Order, gentlemen.

Mr. Towers: . . . Mr. Chairman, this is the auditors' report.

Mr. Lang: And this year it does not have that, you will notice.

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I would like to move a motion for the consideration of the Committee.

I move that whereas we have had numerous meetings held so far for the discussion of Bill C-17, whereas the numerous appearances so far of the Minister of Transport, three times as a witness, as well as the Chairman of the CN, Dr. Bandeen, as well as other witnesses before the Committee, that the Committee now feels that it is time to move to the detailed study of the clause by clause. And I therefore move that the Committee move to clause by clause.

Mr. Murta: That is out of order. It is absolutely surprising that a member of Parliament would make a motion like that.

[Translation]

On se réfère alors à la note numéro 1, monsieur le président, et on revient précisément aux 807 millions de dollars, aux 813 millions de dollars. Or, monsieur le président, voilà le cœur du problème.

J'espère que les députés d'en face comprennent bien que cela n'a pas été approuvé par ceux qui ont vérifié les comptes du CN. Libre à vous de vous moquer de Coopers and Lybrand, mais faites-le en leur présence.

Et puis, il y a cette cochonnerie qui nous a été remise . . .

M. Lang: Monsieur le président . . .

Le président: A l'ordre.

M. Lang: L'honorable député lit quelle page du rapport de quelle année?

M. Oberle: Du rapport financier qui serait déposé, avez-vous dit, dans trois semaines.

Le président: A l'ordre.

M. Lang: Ce n'est pas ce que j'ai dit, mais l'honorable député dit évidemment toujours tout de travers.

M. Oberle: C'est ce que vous avez dit hier.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Lang: J'ai dit d'ici quelques semaines, ce qui fut le cas.

Le président: Monsieur Towers, quelle page?

M. Towers: C'est dans le rapport du vérificateur.

Le président: Avez-vous la page?

M. Towers: Page 25, puis revenez à la page 16. Si vous voulez que je vous le lise, monsieur le ministre, je le peux.

M. Lang: Quelle année? Vous avez le rapport de l'année dernière, pas celui de cette année.

Je vous félicite d'être en retard d'une seule année.

M. Towers: Mais néanmoins . . .

Le président: A l'ordre, messieurs.

M. Towers: . . . monsieur le président, il s'agit du rapport du vérificateur.

M. Lang: Et vous noterez que cela n'est pas mentionné cette année.

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. J'aimerais proposer une motion pour étude par le Comité.

Je propose, étant donné que nous avons tenu plusieurs réunions pour discuter du Bill C-17, étant donné les nombreuses comparutions, devant le Comité, du ministre des Transports, à trois reprises comme témoin, ainsi que du président du CN, M. Bandeen, et d'autres témoins, que le Comité est maintenant d'avis qu'il est temps de passer à l'étude détaillée article par article. Je propose donc que le Comité passe à l'étude article par article.

M. Murta: C'est irrecevable. Il est tout à fait étonnant qu'un député présente une telle motion.

[Texte]

Mr. Harquail: Well, I am not surprised that you would be surprised.

Mr. Huntington: It is out of order.

Mr. Harquail: The Chairman will decide that. We always respect the Chairman.

Show some respect for the Chairman. You have been challenging him all afternoon.

The Chairman: I will read for the information of the Committee members the motion by Mr. Harquail.

Due to the numerous meetings held so far on Bill C-17, due to the appearance so far of the Minister three times as a witness, as well as the Chairman of the CN, Dr. Bandeen, as well as other witnesses, the Committee feels that the time has come to study the bill clause by clause.

I have read the motion and it is in order.

Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman. I think it is a very unfair motion for Mr. Harquail to put forward at this time. Yesterday we sat in Committee—I think there were six or seven of us here all afternoon but Mr. Harquail was not here and there were not enough Liberal members at that time. We could not even proceed with the business of the Committee. We did not have a quorum to even accept a motion. I think it is very, very unfair.

The Chairman: Order, please. I think it is just decency to let Mr. Towers complete his comments. This is debatable, so all those who want to speak will have an opportunity to.

Mr. Towers.

Mr. Towers: I just think it is very unfair that the members opposite, just because they have a majority—and we know they have the clout but I hope they do not use it and I would hope that they have enough respect for Parliament that we would at least allow the system to work. And it is certainly not going to work if they are going to try to use the big club like this. It has not been the first time that I have prepared to take on a bunch of government members and I am prepared to do it again, Mr. Chairman. And I would just hope that the motion could be withdrawn.

• 1655

The Chairman: Thank you, Mr. Towers.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman.

I want to begin by saying that we have no need for the assistance from members of the other side as a whip of our Committee. He started his remarks on his point of order with respect to attendances and so on. As near as I can remember, the member that was questioning this afternoon, Mr. Orlikow or Olecow, yourself as well as Mr. Huntington, has never been, that I can remember over the last few years, that constant in attendance or a regular member of the Committee. To try to delay the Committee's work even farther by delaying my motion by bringing in this type of commentary, your observa-

[Traduction]

M. Harquail: Eh bien, je ne suis pas étonné que vous soyez étonné.

M. Huntington: C'est irrecevable.

M. Harquail: Le président décidera. Nous respectons toujours le président.

Montrez du respect pour le président. Vous l'avez défié tout l'après-midi.

Le président: Je vais lire la motion de M. Harquail, pour la gouverner des membres du Comité.

Étant donné les nombreuses réunions tenues jusqu'à maintenant au sujet du Bill C-17, étant donné la comparution du ministre à trois reprises comme témoin, ainsi que celles du président du CN, M. Bandeen, et d'autres témoins, le Comité est d'avis qu'il est maintenant temps d'étudier le bill article par article.

J'ai lu la motion et elle est recevable.

Monsieur Towers.

M. Towers: Merci, monsieur le président. A mon avis, il s'agit là d'une motion très injuste que propose maintenant M. Harquail. Hier, nous avons réuni le Comité... Je pense que nous étions 6 ou 7 ici, tout l'après-midi, mais M. Harquail n'était pas présent et il n'y avait pas suffisamment de députés libéraux. Nous ne pouvions même pas traiter des affaires du Comité. Nous n'avions pas de quorum pour même accepter une motion. J'estime que c'est très injuste.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. J'estime que la simple décence exige de laisser M. Towers terminer ses remarques. Cette question est discutable et tous ceux qui veulent prendre la parole auront l'occasion de le faire.

Monsieur Towers.

M. Towers: J'estime très injuste que les députés d'en face, tout simplement parce qu'ils ont la majorité,—et nous savons qu'ils ont la puissance, mais j'espère qu'ils ne s'en serviront pas et j'espère qu'ils respectent suffisamment le Parlement pour au moins permettre au système de fonctionner. Il ne va certainement pas fonctionner s'ils essaient d'utiliser de tels arguments massue. Ce n'est pas la première fois que je suis prêt à attaquer tout un lot de députés du gouvernement, et je suis prêt à le refaire, monsieur le président. J'espère simplement que la motion sera retirée.

Le président: Merci, monsieur Towers.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord dire que nous n'avons aucunement besoin de l'aide des députés d'en face comme whips du Comité. Il a fait ses remarques sur un rappel au Règlement en parlant des présences. Si j'ai bonne mémoire, le député qui posait des questions cet après-midi, M. Orlikow ou Olecow, vous-même, ainsi que M. Huntington, n'a jamais été, d'après mes souvenirs des dernières années, très constant dans ses présences, ni membre régulier du Comité. Tenter de retarder encore plus les travaux du Comité en retardant une motion par ce type de commentaire, d'observations sur ceux qui assistent aux réu-

[Text]

tions on who attends what meetings, I think unparliamentary. However, I will just merely conclude by saying that it is just another indication of the incompetence of the opposition; to come here and to force us to witness the delaying tactics that have been going with respect to this bill, you would easily understand then why the motion is before us, but I would like to suggest that you refrain from your comments on who has been a regular member of the Transport committee or any other committee. You should, first of all, give us an attendance report of your own members before you start making observations about members on the government side of the House.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, I was . . .

The Chairman: Order, please. Mr. Murta. Is that on a point of order?

Mr. Oberle: Yes and I am on a point of order. You for a change pronounced my name right which is not Orlikow or Oppenheimer; it is Oberle, for the edification of my friend across the aisle.

Mr. Chairman, we are interested in discussing this bill and we are interested in discussing several aspects of it. You, yourself, Mr. Chairman, on two occasions have promised to bring before the Committee certain evidence in respect to this bill in relation to pension, and one of our members walked out expecting to discuss that aspect of this bill next week or the week after.

I would like to you to rule that this motion is out of order anyway. There is no way that a member on the other side can move that the House now do one thing or the Committee now do one thing or another. That is, after all, up to the steering committee. The bill is still being debated, and unless you can find some new rule by which you decide that this bill will now have to be passed because someone might want to call an election, then you will have to tell us by what authority or rule you establish those kinds of . . .

The Chairman: I just want to correct the record, Mr. Oberle. The Chair did not mention that we would bring in any kind of regulations with regard to pensions. All parties have representation on the steering committee and I am in the hands of the steering committee and the members. The Chair has no directive regarding whom to call in whom not to call in. That should just be made clear.

Mr. Huntington on a point of order.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, Mr. Harlicow saw fit to use my name. I served on this Committee, I believe for three years of this session and I think I served well and hard, Mr. Chairman. The only time I have not shown up in the past year is when I was asked to take on the job as Chairman of the Standing Committee on Public Accounts. After having put in the hours of work I have put in on this Committee and travelled on this Committee, I resent your comments.

Mr. Harquail: It is Harquail not Harlicou.

Mr. Huntington: I do not care what they call you.

[Translation]

nions, est à mon avis non parlementaire. Toutefois, je voudrais simplement terminer en disant qu'il s'agit là d'une autre indication de l'incompétence de l'opposition: nous obliger à les regarder utiliser des tactiques d'atermolement pour retarder l'étude du bill. Vous pouvez alors comprendre facilement pourquoi cette motion a été présentée, mais j'aimerais suggérer que vous limitiez vos commentaires sur les membres réguliers du Comité des transports, ou de tout autre comité. Vous devriez, pour commencer, nous donner un rapport de présence de vos propres députés avant d'entreprendre de faire des observations sur les députés du gouvernement.

Le président: Monsieur Murta.

M. Oberle: Monsieur le président, j'étais . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Murta. Est-ce un rappel au Règlement?

M. Oberle: Oui, je fais appel au Règlement. Pour une fois, vous avez bien prononcé mon nom, qui n'est pas Orlikow, ou Oppenheimer; c'est Oberle, pour l'édification de mes amis d'en face.

Monsieur le président, nous aimerions discuter du bill et nous aimerions discuter de plusieurs de ses aspects. Vous-même, monsieur le président, avez promis à deux reprises de présenter devant le Comité certains témoignages quant aux aspects du bill qui portent sur les pensions; un de nos députés est parti en s'attendant de discuter de cet aspect du bill la semaine prochaine, ou la semaine suivante.

J'aimerais que vous déclariez cette motion irrecevable de toute façon. Il n'est pas possible qu'un député d'en face puisse proposer que la Chambre fasse maintenant une chose, ou qu'un comité fasse une chose, ou une autre. Après tout, cela revient au comité directeur. Le bill est toujours en discussion. A moins que vous ne trouviez un nouveau règlement qui vous permette de déclarer que ce bill va maintenant être adopté parce que quelqu'un veut tenir des élections; vous devrez alors nous dire en vertu de quelle autorité, de quel règlement, vous adoptez ce genre de . . .

Le président: Je voudrais simplement rétablir les faits, monsieur Oberle. Le président n'a pas mentionné que nous présenterions quelque type de règlement que ce soit, en ce qui concerne les pensions. Toutes les parties sont représentées au comité directeur et je suis à la disposition du comité directeur et des membres. Le président n'a aucune directive quant à la convocation de témoins. Il faut le préciser clairement.

Monsieur Huntington, sur un rappel au Règlement.

M. Huntington: Monsieur le président, M. Harlicow a jugé bon de me mentionner. Je suis membre de ce Comité depuis, je crois, maintenant trois ans de la présente législature et je pense avoir durablement et bien travaillé, monsieur le président. Les seules occasions où je ne me suis pas présenté au cours de la dernière année étaient lorsqu'on m'a demandé d'agir comme président du Comité permanent des comptes publics. Après avoir consacré tant d'heures de travail au Comité et après avoir voyagé avec le Comité, vos commentaires me choquent.

M. Harquail: C'est Harquail, et non Harlicou.

M. Huntington: Je me moque de la façon que l'on vous nomme.

[Texte]

Mr. Harquail: I know you do not care; that is evident, but I just wanted to mention it.

Mr. Huntington: Just watch it. I do not know why we keep trying to improve your legislation.

The Chairman: Order please. Mr. Murta.

An hon. Member: I do not know why either.

Mr. Huntington: Why the hell do we keep working at it?

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I would like to make just a few comments on Mr. Harquail's motion. I am certainly no rules expert, but I have experienced some committees that have sat for long long periods of time, for example, on the agriculture marketing board legislation some years ago. I did not think at that time there was any rule whatsoever that would limit the right of a member to ask questions as long as he wanted to ask questions. I think what Mr. Harquail's motion really is doing is in effect, putting closure, on the Committee itself.

• 1700

Mr. Chairman, you mentioned that we are going to have a steering committee meeting on Monday to see whether we want any more witnesses. I personally think the CNR has to come back at least once, possibly twice, and possibly the Canadian Trucking Association; and then we can possibly get into the clause-by-clause. If Mr. Harquail's motion goes through, if he does not want to withdraw his motion, there is no point in us having a steering committee meeting, because Mr. Harquail's motion will preclude any kind of a steering committee meeting. We will not have anything to meet for, because we are just being railroaded, bulldogged or pushed right into this particular piece of legislation.

The other thing I would like to mention is that we have had—and I have said this before—the CNR three times, on two days; we have had the Minister three times; we have had the Canadian Trucking Association once; and we have had Mr. Earl White, with the Canadian Pension Employees' Association, once. I do not think, as a member of this Committee, that is an extraordinary amount of time to spend on a bill we consider important. If there is not going to be an election for two or three months, legislation is going to pass out of this Committee, we know that. It is going to go into the House of Commons and then we will see what happens at that time. But if there is going to be an election called reasonably soon, legislation will not pass because physically it will not get through the House of Commons, even if it does pass the Committee. So I do not know what the tremendous urgency is for members opposite.

I would say, if we could stand Mr. Harquail's motion, we would have a steering committee meeting, and then on Tuesday or whenever we decide to call the Committee back, we would come back and report and, we hope, we could start off from that position. That would be my recommendation at the present time, since it is five o'clock. Is that all right with the Committee? It will be called at your discretion, Mr. Chairman, because we like you and we honour you.

[Traduction]

M. Harquail: Je le sais, c'est évident, mais je voulais simplement le mentionner.

M. Huntington: Faites attention. Je ne sais pas pourquoi nous tentons toujours d'améliorer votre projet de loi.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Murta.

Une voix: Je ne sais pas pourquoi non plus.

M. Huntington: Pourquoi continuons-nous à travailler?

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, j'aimerais faire quelques observations au sujet de la motion de M. Harquail. Je ne suis certainement pas un expert en règlements, mais j'ai déjà connu des comités qui ont siégé pendant de très longues périodes, par exemple au sujet du projet de loi sur l'Office de commercialisation des produits agricoles, il y a quelques années. Je ne pense pas qu'il ait existé à l'époque une règle quelconque qui permette de limiter le droit d'un député de poser des questions aussi longtemps qu'il veuille le faire. En fait, j'estime que la motion de M. Harquail tente d'imposer effectivement la guillotine au Comité.

Monsieur le président, vous avez mentionné que nous aurions une réunion du comité directeur lundi, afin d'établir si nous voulons entendre d'autres témoins. Personnellement, j'estime que le CN doit revenir au moins une fois, peut-être deux fois, ainsi que peut-être l'Association canadienne du camionnage, avant que nous puissions passer à l'étude article par article. Si la motion de M. Harquail est adoptée, s'il ne la retire pas, il est alors inutile de tenir une réunion du comité directeur, car elle en rend la tenue impossible. La réunion n'aura plus aucun sens, car on nous force, on nous pousse, on nous bouscule pour faire adopter ce projet de loi.

J'aimerais mentionner autre chose, que j'ai déjà dit avant: nous avons entendu le CN trois fois, à deux dates différentes; nous avons entendu le ministre trois fois; nous avons entendu l'Association canadienne du camionnage une fois et nous avons entendu M. Earl White, de la *Canadian Pension Employees' Associations*, une fois. En tant que membre du comité, je ne pense pas que nous y ayons consacré énormément de temps pour un bill que nous jugeons important. S'il ne doit pas y avoir d'élection avant deux ou trois mois, le projet de loi quittera le comité, nous le savons. Il ira ensuite à la Chambre des communes et nous verrons alors ce qui arrivera. Toutefois, si des élections doivent être déclenchées assez rapidement, le projet de loi ne sera pas adopté, car il sera alors matériellement impossible de le faire passer à la Chambre des communes, même s'il est adopté au comité. Je ne vois donc pas pourquoi les députés d'en face sont si pressés.

Je dirai que, si nous pouvions réserver la motion de M. Harquail, nous pourrions tenir une réunion du comité directeur et, mardi, ou lorsque nous déciderons de reconvoquer le comité, nous pourrions revenir faire rapport et, espérons-le, repartir de ce point. Telle est ma recommandation à l'heure actuelle, étant donné qu'il est 17 h 00. Cela convient-il au comité? Vous ferez comme vous le voulez monsieur le président, parce que nous vous aimons et nous vous respectons.

[Text]

The Chairman: I would like to thank the Minister again for appearing before us. His co-operation has been good.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Le président: Je voudrais encore une fois remercier le ministre de sa présence. Il s'est montré fort coopératif.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



Third Third
class classe

**K1A 0S7
HULL**

If undelivered, return COVER ONLY to:

Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT*
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 25

Monday, April 24, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 25

Le lundi 24 avril 1978

Président: M. John Campbell

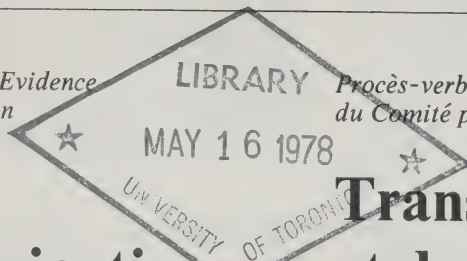
Government
Publications

*Minutes or Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications



RESPECTING:

Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof

CONCERNANT:

Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Messrs.

Benjamin
Bussières
Cadieu
Caron
Condon

Dionne (*Kamouraska*)
Douglas (*Bruce-Grey*)
Forrestall
Gendron
Harquail

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Messieurs

Lapointe
Loiselle (*Saint-Henri*)
Mazankowski
McCain
McKenzie

McRae
Murta
Roy (*Laval*)
Towers

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, April 24, 1978:

Mr. Mazankowski replaced Mr. Oberle;

Mr. Forrestall replaced Mr. Huntington.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 24 avril 1978:

M. Mazankowski remplace M. Oberle;

M. Forrestall remplace M. Huntington.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, APRIL 24, 1978
(27)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:13 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Gendron, Harquail, Lapointe, Mazankowski, McKenzie, Murta, Roy (*Laval*) and Towers.

Other Member present: Mr. Oberle.

Witness: Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways.

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

On Clause 1.

The witness answered questions.

It was agreed,—That a document, submitted by Mr. Bandeen entitled "Canadian National Pro-Forma Financial Statements—1977-82" be printed as an Appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TC-6"*).

At 10:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 24 AVRIL 1978
(27)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 13 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Gendron, Harquail, Lapointe, Mazankowski, McKenzie, Murta, Roy (*Laval*) et Towers.

Autre député présent: M. Oberle

Témoin: M. R. A. Bandeen, président-directeur général, Chemins de fer nationaux du Canada.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Article 1.

Le témoin répond aux questions.

Il est convenu,—Qu'un document soumis par M. Bandeen intitulé «Rapport financier provisoire du Canadien national—1977-1982» soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendice "TC-6"*).

A 22 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, April 24, 1978

• 2012

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence.

I have a short report from your Subcommittee on Agenda and Procedure.

The Subcommittee on Agenda and Procedure met on Friday, April 21, 1978 and agreed to recommend the following regarding Bill C-17.

This evening we are meeting with Dr. Bandeen and his officials from the Canadian National Railways.

Tomorrow, Tuesday, April 25 at 8.00 p.m. it was agreed that we will start clause-by-clause consideration with the Minister and Dr. Bandeen.

On Wednesday, April 26, at 3.30 p.m. we will continue clause-by-clause consideration of the bill with the Minister of Transport.

There was also a short discussion with regard to railway pensions and it was decided that the discussions on the pensions would be brought forward at the time that we would discuss either the main estimates or the CNR annual report.

Is this agreed?

Mr. Towers: No, it is not. I do not want to have to go clause by clause tomorrow night. No blinking way.

The Chairman: Mr. Murta, on a point of order.

Mr. Murta: Just on a point of order. As I suppose all members know now, we have an Opposition Day tomorrow on transportation, which could possibly enter into the schedule, Mr. Chairman, that you have laid down.

I think it is correct in the understanding that we would have the CNR here today and the Minister tomorrow and then if we get out of questions, in terms of questioning the CNR—because that was the main thing that we talked about on Thursday, I think it was last week—we would go into general clause by clause of the legislation. I would just like to make the caveat or state on the record that the report was not necessarily adopted from a unanimous position. I was the only opposition member at the steering committee meeting at the particular time it was agreed, certainly not unanimously, that we move in this direction, but now this agreement has been made I think certainly we are willing to go in that direction. But I would caution you that tomorrow night we might like to seek some kind of cancellation of the meeting, if possible, because, as you know, we are lacking a quorum at the present time to vote on the legislation clause by clause and this is going to be greatly reduced tomorrow if there is an Opposition Day on transportation in the House.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. In regard to the meeting tomorrow, we could possibly have a short steering committee meeting tomorrow, if that is agreeable, and decide on tomorrow night's procedure.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 24 avril 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous sommes assez nombreux pour entendre les témoignages.

Je vous lis tout d'abord le rapport du sous-comité du programme et de la procédure.

Le sous-comité du programme et de la procédure s'est réuni le vendredi le 21 avril 1978 et a convenu de faire les recommandations suivantes au sujet du bill C-17.

Ce soir nous accueillons M. Bandeen et ses collaborateurs des Chemins de fer nationaux du Canada.

Demain, le mardi 25 avril, à 20 heures, nous commencerons l'étude article par article en compagnie du ministre et de M. Bandeen.

Le mercredi 26 avril à 15 h. 30, nous poursuivons l'étude article par article du bill en compagnie du ministre des Transports.

Le Comité a aussi brièvement du régime de retraite des Chemins de fer nationaux et a décidé d'aborder ce sujet lors de l'étude du budget principal ou du rapport annuel du CN.

Êtes-vous d'accord?

M. Towers: Non. Je refuse qu'on commence l'étude article par article demain soir. Pas question!

Le président: M. Murta invoque le règlement.

M. Murta: J'invoque le Règlement. Comme vous le savez tous, demain est le jour désigné sur les transports, et on pourrait peut-être modifier le programme en conséquence.

Je crois que nous avons convenu d'entendre aujourd'hui les représentants du CN et le ministre demain et ensuite, si nous avons terminé nos questions sur le CN car c'est ce dont nous discutons jeudi dernier, nous procéderons à l'étude article par article du projet de loi. J'aimerais consigner au compte rendu que le rapport n'a pas été adopté à l'unanimité. J'étais le seul député de l'opposition à cette réunion du comité de direction, tous les membres n'étaient certainement pas unanime, mais étant donné que nous avons conclu cette entente, nous sommes disposés à procéder de cette façon. Cependant, je dois vous avertir qu'il faudra peut-être annuler la réunion de demain soir étant donné que nous ne sommes pas assez nombreux maintenant pour passer au scrutin et que nous ne le serons certainement pas demain si l'opposition discute des transports à la Chambre.

Le président: Merci, monsieur Murta. Pour ce qui est de la réunion de demain, le comité de direction pourrait peut-être se réunir brièvement demain et en décider.

[Texte]

• 2015

Monsieur Roy, invoque le Règlement.

Mr. Roy: Mr. Chairman, on the same point or order, we discussed this matter of the schedule for this week and according to the point made by Mr. Murta, we tried to collaborate on both sides in establishing a schedule so that we could pass the bill through, Bill C-17, this week. We made a schedule and we asked for the witnesses to be here tonight and tomorrow and I think it is going to be difficult to ask those same witnesses to cancel the meeting for tomorrow because we have another meeting in some other place.

I hope that we can have guidelines from the hon. members from the Opposition for this week. I think all the members are looking to passing this bill through this week and I hope that we will receive collaboration from the other side on this, Mr. Chairman, because we could deal with this bill all summer. I think all members are looking to pass the bill through this week.

I would like to get some further comments from the Opposition spokesman on this matter: if we cancel the witnesses for tomorrow; we did ask for the witnesses to be here tonight.

Le président: Merci, monsieur Roy. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, at the outset the steering committee met and planned this business up to a certain point in time and I think there was general approval and general co-operation with the timetable that was slated at that time, but there have been a lot of rumours and a lot of suspicions about the threat of an election and what not and if there is any uncertainty in this committee, it is . . .

An hon. Member: Threat?

Mr. Mazankowski: Well, I suppose to some people it might be, but if there is any uncertainty it is primarily due to uncertainty created over on the government side; it was they who planted the thought of an election and it was they that suggested that we would not be here after three or four committee hearings notwithstanding the fact that we were prepared to establish a timetable and stick to it.

You want to talk about co-operation, well we feel very strongly about this bill in certain areas so we asked the committee to consider calling of the Auditor General to get some of his advice and some of his wisdom with regard to this piece of legislation. We think it is important; it is relevant. The issue of Crown corporations is certainly one that looms very large in the parliamentary domain and in the public domain. Quite frankly, I think his testimony and his evidence would have surely, I am sure, expedited the proceedings of this committee, if he would have come, and I have reason to believe that he would have come.

If, in his opinion, there are simply no ways of tightening up the accountability and the controls, I think that you would find that we would be amenable to that suggestion. If he, on the other hand, would have made some positive suggestions in outlining ways and means by which this legislation could provide a mechanism wherein we could ensure a greater degree of accountability and control, I am sure that we would have wanted to look at that recommendation in a very serious vein. I

[Traduction]

Mr. Roy, on a point of order.

M. Roy: Monsieur le président, nous avons discuté du programme de cette semaine et selon ce qu'a dit M. Murta, les députés des deux côtés se sont mis d'accord afin de pouvoir adopter le Bill C-17 cette semaine. Nous avons élaboré un programme et nous avons invité des témoins à comparaître ce soir et demain. On ne peut demander à ces mêmes témoins d'annuler la réunion de demain soir à cause d'autres engagements.

J'espère que nous pourrions obtenir l'opinion des députés de l'opposition sur le programme de cette semaine. Je pense que tous les députés conviendront d'adopter ce bill cette semaine et j'espère que les députés de l'autre côté nous offriront leur collaboration, sinon notre étude prendra tout l'été. Je crois que tous les députés envisagent d'adopter ce bill cette semaine.

J'aimerais connaître les commentaires du porte-parole de l'opposition à ce sujet. Peut-on annuler la réunion de demain soir alors que nous avons déjà invité les témoins à comparaître?

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, le comité de direction a élaboré le programme des réunions pour une certaine période et je crois que tout le monde était d'accord avec ce programme, mais bien des rumeurs ont circulé au sujet de la menace d'une élection et s'il y a de l'incertitude . . .

Une voix: La menace?

M. Mazankowski: Pour certains, c'est certainement une menace, mais s'il existe une certaine incertitude au sein de ce comité, elle provient en premier lieu de l'incertitude suscitée par les députés ministériels. Ce sont eux qui ont lancé l'idée d'une élection et qui ont laissé entendre que le comité ne se réunirait que trois ou quatre fois, bien que nous ayons été disposés à élaborer un programme et à le respecter.

Vous voulez parler de collaboration; eh bien!, ce projet de loi nous tient tellement à cœur que nous avons demandé au comité d'envisager la comparution du Vérificateur général afin de lui demander son opinion sur ce projet de loi. Nous croyons que c'est très important et pertinent. La question des sociétés de la Couronne a certainement une portée très vaste pour les parlementaires et la population. Franchement, son témoignage aurait certainement hâté les délibérations du comité, s'il avait accepté de venir, et d'après moi il l'aurait certainement fait.

S'il nous avait dit qu'il ne voyait aucune façon d'améliorer la responsabilité et le contrôle, nous aurions certainement accepté son opinion. Si au contraire il avait fait des recommandations concrètes sur la façon d'incorporer à ce projet de loi un mécanisme susceptible d'assurer un contrôle plus grand, je suis sûr que nous aurions voulu étudier à fond ces recommandations. Je suis certain que tous les députés accepteraient ses conseils à ce sujet étant donné qu'il n'est pas le vérificateur du

[Text]

am sure that all hon. members would accept his testimony and his advice in that regard, because after all, he is not the government's auditor, he is Parliament's auditor and he is a servant of Parliament and he serves you and I as parliamentarians and he serves the Canadian people. He is a witness with a tremendous amount of expertise; he is a witness who would come forth and give us his opinion in a very rational and objective vein.

I regret to say, Mr. Chairman, that the position of the members on the other side was not such that we could have him here and I feel very badly about that because I think his presence here would have certainly speeded up the consideration of this bill a lot.

We have a responsibility here, Mr. Chairman.

The Chairman: Order, order please. Mr. Mazankowski, we are discussing the subcommittee report and this has been debated at length. I will put your name down on the list. If you feel that there is . . .

• 2020

Mr. Mazankowski: No, I am talking to the point of order, with the greatest respect, Mr. Chairman. The member over there challenged the members on this side to co-operate and I am simply saying that there is a mood of co-operation over here if there is a mood over there. And I am just saying that we have a tremendous responsibility here in the consideration of this particular piece of legislation in the light of the current debate that is going on with respect to the disposition, the management and the control of Crown corporations, and CNR is by far the most senior and the granddad of Crown corporations, and I cannot think of a better place to start than with this bill in trying to find the best mechanism possible to have this corporation accountable to Parliament and thereby to the people of Canada. With that, Mr. Chairman, I simply say that the co-operation is certainly here if we can get some agreement on the other side to proceed in a manner that we feel very strongly about.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. It is understandable that we do not have agreement on the subcommittee meeting so we will just let it stand and proceed to the questions with Dr. Bandeen. He has already appeared here once without being questioned, and I hope that tonight we will make some progress in questioning Dr. Bandeen at length until 10 p.m. Mr. Harquail, on a point of order.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, on the same point, in reply to the question of co-operation, there is certainly no question of that point so far as the government members are concerned, and I think that should be understood by the Committee and certainly by the members opposite that that has been the position and continues to be the position as far as the government is concerned. However, since you have indicated that there is no agreement on the work that you carried out in the steering committee, I am wondering if you could enlighten us as to the status of the motion that was made at the last meeting. There was good indication at the outset of this meeting that there had been some discussions and some agree-

[Translation]

gouvernement, qu'il est le vérificateur du Parlement, qu'il est à notre service en tant que parlementaires et au service de la population. Nous aurions pu profiter des connaissances considérables de ce témoin et de ses conseils très objectifs.

Je déplore que les députés de l'autre côté se soient opposés à sa comparution et je trouve cela fort regrettable étant donné que sa présence aurait certainement contribué à hâter nos délibérations.

Nous devons assumer nos responsabilités, monsieur le président.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Mazankowski, nous discutons du rapport du sous-comité et nous avons déjà discuté à fond de cette question. J'inscris votre nom sur la liste. Si vous estimez . . .

M. Mazankowski: Non, sauf votre respect, monsieur le président, je parle du même rappel au Règlement. Le député de l'autre côté a défié les députés de ce côté-ci de coopérer, et je dis simplement que l'esprit de coopération règne de ce côté, si c'est le cas de l'autre aussi. Nous avons une très grande responsabilité dans l'étude de ce projet de loi, à la lumière du débat actuel sur la disposition, de la gestion et du contrôle des sociétés de la Couronne. Le CN est sans doute la plus ancienne et l'aïeule des sociétés de la Couronne, et ce bill est l'occasion rêvée de commencer à chercher le meilleur mécanisme possible pour rendre cette société comptable au Parlement et, ainsi, au peuple canadien. Ainsi, monsieur le président, je vous assure que la coopération existe de ce côté-ci, si seulement on peut avoir un accord de l'autre côté pour procéder d'une façon que nous préconisons fortement.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. On comprend qu'on n'ait pu en arriver à une entente sur la réunion du comité directeur. Nous laisserons donc la question en suspens, pour passer directement aux questions à M. Bandeen. Il a déjà comparu sans qu'on l'interroge, et j'espère ce soir que nous approfondirons le sujet avec M. Bandeen jusqu'à 10 heures. Monsieur Harquail, sur un appel au Règlement.

M. Harquail: Monsieur le président, quant à la question de la coopération, il n'y a aucun doute à cet égard chez les ministériels. Le Comité, et surtout les députés de l'opposition, devront comprendre que c'est, et que cela continuera à être la position du gouvernement. Toutefois, puisque vous indiquez qu'il n'y a eu aucune entente sur le travail du comité directeur, pourriez-vous nous éclairer quant à la motion proposée à la dernière réunion? Il semblait évident au début de cette séance qu'il y avait eu discussion, et une entente à l'égard de l'étude article par article à compter de demain. Maintenant, il semble qu'à cause des jours désignés et du débat sur les transports à la Chambre demain, que cela ne soit pas possible. Et d'après les

[Texte]

ment about moving to clause-by-clause tomorrow. There are indications now that because of the allotted days and the discussion on transportation in the House tomorrow, this may not be possible. And from conversations that we have just heard now, indications would be that we are going back to discussing an item that was already dealt with in a motion in so far as that piece of business respecting the request of the Auditor General, which has been dealt with, as you so rightly pointed out, is concerned. We have already discussed that and we have had a motion and it was defeated. But I would be interested to know, as the mover of the motion regarding going to clause-by-clause, what the disposition of the Chair was, since it was left that you were going to stand the motion. Are you prepared to comment on that now?

The Chairman: As I mentioned in our report, I believed that there had been understanding with all the parties to move clause by clause tomorrow night and complete the bill on Wednesday. Obviously this does not stand, so the only thing we can do at the moment is to proceed to the questions and answers and see what happens tomorrow. The Committee members will be advised if there will be a meeting or not tomorrow.

First on my list is Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Mr. Chairman, we seem to have forgotten why we are here to start with. The CNR is asking for some \$808 million of debt to be written off and we are completely overlooking testimony here that has been made by Mr. Earl White and statements in the Hall report. Just to quote Dr. Hall, he has published CNR pension trust fund investments as at December 31, 1974, the book value and the market value of bonds of the CNR as respectively \$358.8 million and \$28.12 million, and went on to state that there was a loss position on that date of \$77,600,000, and as of December 31, 1974, the loss position on the types of investments that had been dealt with of the pension fund was at \$178,600,000.

Also, Dr. Noel Hall recommended in his report that the pension funds for CNR and CPR should be transferred to an independent Canadian trust company.

• 2025

In our discussions on April 5, to note Paul McRae, the Liberal member from Thunder Bay, he pointed out that this evidence that was presented:

Which would indicate to me that they do not possess a great deal of competence in terms of investment management.

That is a statement made by Mr. McRae. With a statement like that, as Mr. White has said, as Noel Hall has said, you are asking us to rubber stamp an \$808-million debt to be wiped out with this type of management.

We are not actuaries here or chartered accountants. That is why we are asking for the Auditor General to be brought in. It is the Liberal Party that has said that the Auditor General's Office should be strengthened and there should be more control over Crown corporations. Those are your statements,

[Traduction]

conversations que nous venons d'entendre, il semble que nous devrions maintenant débattre une question qu'on a déjà traitée dans la motion proposant la comparution du Vérificateur général et qui a déjà été défaite. Nous avons déjà discuté cette question et la motion a été rejetée. Et, comme auteur de la motion sur l'étude article par article, il m'intéresse de savoir quelle est votre décision concernant ma motion. Pouvez-vous répondre maintenant?

Le président: Comme je l'ai mentionné dans notre rapport, je croyais que tous les partis avaient convenu de procéder à l'étude article par article demain soir, et d'adopter le bill mercredi. Puisque cela ne semble plus acceptable, on ne peut, pour le moment, que procéder à l'interrogatoire des témoins et voir ce que nous pourrions faire demain. Les membres du comité seront avisés s'il y a une réunion demain.

Je cède la parole à M. McKenzie.

M. McKenzie: Monsieur le président, nous semblons avoir oublié pourquoi nous sommes ici. Le CN demande la radiation d'une dette de 808 millions de dollars et nous semblons oublier complètement les témoignages de M. Earl White et les déclarations du rapport Hall. M. Hall dit que la valeur comptable et la valeur marchande des fonds fiduciaires de retraite du CNR s'élevaient au 31 décembre 1974 respectivement à 358.8 millions et 28.12 millions de dollars et il déclare encore que la perte s'élevait à cette date à \$77,600,000; au 31 décembre 1974, la perte d'investissement du fonds de pension s'élevait à \$178,600,000.

M. Noel Hall a aussi recommandé dans son rapport que les fonds de pension des sociétés CN et CP soient transférés à une société de fiducie canadienne indépendante.

Dans le cours de nos délibérations en date du 5 avril, M. Paul McRae, député fédéral de Thunder Bay, disait ceci en parlant des témoignages présentés. Je cite:

Ce qui semblerait prouver qu'il ne s'y connaissent pas en gestion financière.

Voilà ce qu'affirme M. McRae. En plus, il y a la déclaration de M. White, de M. Noel Hall également, à l'effet qu'on nous demande d'être des robots et de radier une dette de 808 millions de dollars en dépit de cette mauvaise gestion financière.

Nous ne sommes ni actuaires ni comptables agréés. Voilà pourquoi nous demandons que le vérificateur général intervienne. Ce sont les gens du parti libéral eux-mêmes qui prétendent que le bureau du vérificateur général doit être renforcé et qu'un meilleur contrôle doit s'exercer sur les socié-

[Text]

you members of the Liberal Party, and we agree with you entirely. This goes beyond this CNR stabilization bill here tonight. We are putting it as a test for the first time and you have no intention of strengthening anything. There is no way that I am going to rubber stamp wiping out \$808 million of taxpayers' money with statements like this on the record because I cannot prove anything one way or the other.

Dr. Bandeen has asked for further statements from Earl White which some of his people did not have and you have them now. I do not know whether you have anything to add; you probably have; you will make a statement and I do not know whether it is correct or not because I am not an actuary. That is what we have the Auditor General for. There is no way that I am going to close my eyes to these types of statements and the type of work that Earl White has done on this and the statements made by Noel Hall.

If you think we are going to rubber stamp this bill through, you are sadly mistaken. I am not going to do that. I am here to protect the Canadian taxpayer. You people obviously are not. I do not know whether Dr. Bandeen has anything to add and I do not think it is relevant to start with because you are covering up, that is what you are doing. When you gang up and you vote out our motion—it is funny, is it not?—you ganged up on the motion presented by Mr. Mazankowski on bringing the Auditor General in here. He could clear up the whole situation and we could have a little rest until he has done his study but you do not want to do that. I am not going to agree to go into your clause-by-clause or any of the rest of it. That is all I have to say for the time being, Mr. Chairman.

The Chairman: I forgot to read into the record here that we are continuing consideration of Bill C-17, an Act to amend the Canadian national Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof. I now call Clause 1.

On Clause 1.

The Chairman: Next is Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. Since Dr. Bandeen has appeared the last time we have had more meetings with other concerned segments of the transportation industry, one being the Canadian Trucking Association, and I assume that he has probably, if he has not read their brief, been appraised of it.

The CTA at the meeting they appeared before us were, I believe, rightly concerned that Bill C-17 would give the CNR flexibility possibly to expend huge amounts of money. They were concerned that some of the flexibility could be used to buy up interline traffic or eliminate it from competition and they explained this particular aspect in their brief.

[Translation]

tés de la Couronne. Voilà ce que vous affirmez, messieurs du parti libéral, et nous sommes entièrement d'accord avec vous là-dessus. Votre déclaration va plus loin que le seul bill sur la stabilisation des chemins de fer nationaux du Canada dont nous sommes saisis ici ce soir. C'est la première fois que nous avons l'occasion d'en vérifier le sérieux. Il est clair que vous n'avez pas l'intention de renforcer quoi que ce soit. Je refuse carrément d'agir comme un robot et de radier pour 808 millions de dollars appartenant aux contribuables après des déclarations comme nous en avons eu devant ce comité. Je ne suis pas en mesure de prouver quoi que ce soit.

M. Bandeen a demandé des éclaircissements de M. Earl White. Ces renseignements n'étaient pas disponibles auparavant. Ils le sont maintenant. Je ne sais pas si vous allez ajouter quelque chose. Je suppose que vous allez le faire. Cependant, je ne serai pas en mesure de dire si vous avez raison ou tort puisque je ne suis pas actuaire. C'est le Vérificateur général qui doit s'occuper de ces choses-là. Pour ma part, je ne peux pas ignorer ces déclarations, celles de M. Noel Hall, enfin, tout le travail qu'a effectué M. Earl White.

Si vous pensez que nous allons adopter le bill comme des robots, vous vous trompez grandement. Je ne vais certainement pas le faire moi-même. Je suis ici pour protéger le contribuable canadien. Il est bien évident que cela n'est pas votre souci à vous. Je ne sais pas si M. Bandeen a quelque chose à ajouter. Je ne sais pas si c'est bien important. Il est bien évident que vous essayez de cacher certaines choses. Vous allez faire cause commune et vous allez rejeter notre motion. C'est étrange, n'est-ce pas? Vous avez fait la même chose pour la motion de M. Mazankowski visant à faire venir le Vérificateur général devant le Comité. Il aurait pu clarifier toute la situation. Nous aurions eu la conscience tranquille jusqu'à ce qu'il présente son rapport. Mais non, vous n'avez pas voulu procéder de cette façon. Je refuse carrément de commencer l'étude article par article ou quelque étude que ce soit. C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment, monsieur le président.

Le président: J'ai oublié tout à l'heure de signaler de façon officielle que nous reprenons l'étude du Bill C-17, loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois. Je mets en délibération l'article premier.

Article 1.

Le président: C'est à M. Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Depuis la dernière présence de M. Bandeen devant le Comité, nous avons tenu d'autres réunions auxquelles ont assisté certains secteurs intéressés de l'industrie et des transports, dont l'Association canadienne du camionnage. S'il n'a pas eu l'occasion de lire le mémoire de cette association, je suppose qu'il en a au moins été mis au courant.

Cette association a prétendu devant le Comité, avec raison je crois, que le Bill C-17 accordait aux chemins de fer nationaux du Canada la possibilité de dépenser d'énormes montants d'argent s'ils le désiraient. Et les représentants des camionneurs craignaient que les chemins de fer nationaux du Canada s'emparent ainsi du transport interligne ou se débarrassent de

[Texte]

I would like, if possible, if you could table your specific and detailed projected capital expenditures on the amounts for the next number of years. In Committee you spoke in general terms, Dr. Bandeen, about doubling track out West, et cetera. I was wondering whether you have, at the present time, anything that would give us more specific detail as to exactly what the corporation is thinking of doing.

• 2030

Mr. R. A. Bandeen (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways): In response to a request at the last meeting, I think of Mr. Mazankowski, Mr. Spicer sent him a copy of our outlook for the next five years, pro forma financial statements for 1977 to 1982, and the source of forms and the pro forma balance sheet. I realize that that was not tabled in this Committee. If it is the desire to have that done, I am sure we can supply copies.

Mr. Murta: I would appreciate it, if that is possible.

The Chairman: Would you like to have it distributed, Mr. Murta?

Mr. Murta: I would like to have it distributed and possibly—I do not know whether it would be in order, have it appended to this Committee's Proceedings.

The Chairman: What you want to have appended here is the *Canadian National Pro-Forma Financial Statements—1977—1982*. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: So ordered.

Mr. Murta: Possibly, Mr. Bandeen, you could expand on that at the present time. In terms of capital expenditures in the next few years, could you give us some indication as to where the corporation is looking at spending significant amounts of their money?

Mr. Bandeen: Certainly. There are two major components of capital expenditures on a railway the size of the Canadian National, and one of them goes into what we used to call housekeeping; this is replacing existing facilities as they wear out or as they become technologically obsolete. The largest percentage of the capital expenditures over the next few years will, of course, be in just replacement of existing facilities.

However, there are expenditures going in new directions, or to handle new levels of traffic, and I think, perhaps, they are the ones you wish to have pin-pointed.

Mr. Murta: Yes.

Mr. Bandeen: Our estimate of the traffic on the rail side, the biggest increases on the freight operation, is that it is in Western Canada, the movement, essentially, from Winnipeg to the West Coast—I should say from Thunder Bay to the West Coast. We have spent, in the last few years, significant amounts of capital in trying to increase the capacity of the rail operation in that area. We anticipate expending additional

[Traduction]

cette concurrence. Ils s'expliquaient là-dessus dans leur mémoire.

J'aimerais que vous déposiez, si c'est possible, vos prévisions de dépenses en mobilisation de façon précise et détaillée pour les prochaines années. Devant le Comité, vous avez déjà indiqué, en termes généraux, monsieur Bandeen, votre intention de doubler les rails dans l'Ouest et le reste. Je me demande si vous pourriez nous fournir plus de détails précis sur les projets spécifiques de la société.

M. R. A. Bandeen (président et premier agent exécutif, Canadien National): En réponse à une demande faite par M. Mazankowski à la dernière séance, je crois, M. Spicer lui a fait parvenir un exemplaire de nos prévisions pour les cinq prochaines années, une déclaration financière pro forma pour 1977 à 1982, la source de ces projections et un bilan pro forma. Je me rappelle que cela n'a pas été déposé à ce comité. Si c'est ce que vous voulez, je suis sûr que nous pouvons vous fournir des exemplaires.

M. Murta: Je l'apprécierais, si c'est possible.

Le président: Voudriez-vous que ce soit distribué, monsieur Murta?

M. Murta: Oui et si possible—je ne sais pas si c'est recevable—j'aimerais que cela soit consigné au compte rendu d'aujourd'hui.

Le président: Vous voulez que soit consigné le *Canadian National Pro-Forma Financial Statements—1977-1982*. D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Il en est donc ordonné.

M. Murta: Monsieur Bandeen, vous pourriez nous parler davantage des dépenses en capital pour les prochaines années, et pourriez-vous nous dire où la société prévoit dépenser des sommes importantes?

M. Bandeen: Certainement. Pour un chemin de fer de la taille du Canadien National, il y a deux éléments importants au chapitre des dépenses en capital, et l'un de ces éléments est ce que nous appelons le quotidien; c'est le remplacement des installations existantes lorsqu'elles deviennent trop usées ou technologiquement dépassées. Bien sûr, au cours des prochaines années, la plus grande partie des dépenses en capital ira simplement au remplacement des installations actuelles.

Toutefois, il y a des dépenses dans de nouveaux domaines ou pour répondre à un trafic accru, et je pense que ce sont peut-être celles-là qui vous intéressent particulièrement.

M. Murta: Oui.

M. Bandeen: Selon notre estimation du trafic ferroviaire, la plus forte augmentation de transport de marchandises a lieu dans l'Ouest, essentiellement de Winnipeg vers la côte ouest—je devrais dire de Thunder Bay vers la côte ouest. Au cours des dernières années, nous avons dépensé des sommes importantes pour améliorer la capacité ferroviaire dans cette région. Nous prévoyons y consacrer davantage d'argent au cours des pro-

[Text]

funds over the next few years, and this is an attempt to be prepared to handle the traffic we foresee being offered, which is primarily potash, sulphur, coal, wheat—the major products of Western Canada. In Eastern Canada, we have a large plant, large relative to the volume of traffic, and we have built in for historical reasons, capacity in a great many areas already. So the major expenditures, on rail for new capacity will be in Western Canada; in the East it will be housekeeping, we will be replacing rail as it wears out, ties, this type of thing.

In the other major segments of the corporations; in telecommunications, we will be spending money, it is a growth industry. We spend at the level now of \$38 million to \$49 million a year. As you probably know, we run the telephone systems in the Northwest Territories, the western part, and the Yukon. This is an expanding area, we have to expand our facilities, both the transmission and the exchanges, and also enrolle Newfoundland—we are converting there to try to put the whole of the telephone system on to a modern, direct-dial system. So there will be expenditures there.

In the other major portions of the company, there will be some expenditures in the U.S., but this would mainly be on re-equipping and rebuilding the existing plants.

Trucking has a normal replacement feature in that their equipment has, compared with the railway, a relatively short life and has to be replaced on a short-term basis. There are no major expenditures there for increased capacity, beyond change of equipment.

In the express, on which we lose money and have for a number of years, we are trying to minimize the expenditures but yet give them an opportunity to get onto a productive and efficient basis.

• 2035

Mr. Murta: Turning to the trackage in western Canada, as you probably know, this year there have been a lot of problems regarding the physical aspect of moving the grain out west, the physical capability of the track to handle the number of cars, et cetera, that is required, in terms of the estimates the Canadian Wheat Board has set; you have had snow problems; you have had a whole series of problems. Are you planning double-tracking any of that line?

Mr. Bandeen: Oh yes, we are double-tracking. We have completed the double-tracking from Winnipeg to Portage to solve one of our problems. We also have double-tracking going west out of Edmonton, coming east out of Vancouver. These are all designed to give us maximum capacity. But no matter how well you have this planned, if you have an unusual snowfall, you are going to have unusual circumstances.

Now in this particular year, the snow fell in the southern part of the Prairie provinces more heavily than in the north, and so our friendly rivals, the Canadian Pacific Railway had problems with their mainline being tied up, and some of their

[Translation]

chaines années, afin de nous préparer à répondre au trafic que nous prévoyons surtout pour la potasse, le soufre, le charbon, le blé—les principales denrées de l'Ouest. Dans l'Est, nous avons de grandes installations, relativement à l'importance du trafic, et, pour des raisons historiques, nous avons déjà construit dans beaucoup de régions une grande infrastructure. Donc, les principales dépenses pour augmenter notre capacité se feront dans l'Ouest; dans l'Est, cela sera de l'entretien, nous remplacerons les rails et les traverses au fur et à mesure qu'ils s'useront, et ainsi de suite.

Nous dépenserons de l'argent dans d'autres secteurs importants de la société comme les télécommunications, une industrie en croissance. Nos dépenses y sont de l'ordre de 38 à 39 millions de dollars par an. Comme vous le savez probablement, nous exploitons un système téléphonique dans la partie ouest des Territoires du Nord-Ouest et dans le Yukon. C'est une région en expansion et nous devons accroître nos installations, pour la transmission et les centrales, et également à Terre-Neuve—nous essayons d'y convertir l'ensemble du système à un système moderne de composition directe. Nous effectuerons donc des dépenses à ces endroits.

Dans d'autres secteurs importants de la compagnie, il y aura des dépenses aux États-Unis, mais ce sera surtout pour remplacer le matériel et reconstruire des usines existantes.

Pour le camionnage, le remplacement du matériel est une caractéristique normale étant donné la longévité plutôt courte du matériel comparativement à celui du chemin de fer et il doit donc être remplacé à court terme. À ce chapitre, il n'y a aucune dépenses importante pour augmenter la capacité, sauf le remplacement du matériel.

Pour l'express, où nous sommes déficitaires depuis de nombreuses années, nous essayons de comprimer les dépenses tout en fournissant l'occasion à ce secteur de fonctionner sur une base productive et efficace.

M. Murta: Passons aux voies de l'Ouest. Comme vous le savez probablement, cette année il y a eu beaucoup de problèmes matériels relativement au mouvement des céréales dans l'Ouest, au nombre de wagons que les voies peuvent physiquement supporter, et ainsi de suite, à la capacité nécessaire selon l'estimation faite par la Commission canadienne du blé. Vous avez eu des problèmes avec la neige; vous avez eu une foule de problèmes. Prévoyez-vous des voies doubles sur cette ligne?

M. Bandeen: Oh oui, nous en installons. Nous avons terminé l'installation de voies doubles de Winnipeg à Portage pour résoudre l'un de nos problèmes. Nous avons également des voies doubles vers l'ouest à partir d'Edmonton, et vers l'est à partir de Vancouver. Elles sont toutes conçues pour nous fournir une capacité maximum. Mais peu importe que vous soyez bien préparés, si vous avez des chutes de neige inhabituelles, vous aurez des circonstances inhabituelles.

Cette année, par exemple, la neige est tombée dans la partie sud des Prairies plutôt que dans le nord, donc notre rival et ami, le Canadien Pacifique, a eu des problèmes, sa ligne principale étant paralysée ainsi que certaines de ses voies

[Texte]

secondary lines for a number of days; this has interfered with their delivery of grain. We have handled some of the grain for them, and I am convinced that they are now back and fully operative. As far as I know the Canadian National has handled every bit of the Wheat Board's request; we are right at their level of requirements. However, that changes from week to week; next year it could be our turn to have the heavy snow.

Mr. Murta: Right. But in terms of your projected capital expenditures in the grain area, in the grain end, for the next two to three years, you are confident that the CNR will be able to handle the amount of grain it will be required to move.

Mr. Bandeem: The problem is going to come forward not so much in track capacity because we are designing the track capacity to be able to handle all of these commodities, including grain. My concern, one that I have expressed often to the Wheat Board and also to the Minister, is the supply of cars. As you know there are some eight and a half thousand, I believe, grain cars—These new covered hoppers, which have been supplied by the federal government—but the rest of the fleet to handle grain is shrinking very rapidly. It is an old fleet, a small fleet. It is taking itself out of operation with time. My concern is to make sure that we continue to get a sufficient number of covered hoppers to replace this fleet as it goes out of service.

Mr. Murta: What is your projection on the number of covered hoppers that you will need over the next few years as the older cars are put out of service? Is it substantial?

Mr. Bandeem: Well, I am sorry, I do not have that figure here tonight. It is not as substantial as it might look because actually a new covered hopper replaces two or more of the older cars, so that you do not do it on a car for car basis, as I am sure you are aware, and you get much bigger loads and better turn-around with the hoppers.

The other aspect that we are working on, of course, is trying to upgrade some of the tracks that cannot handle the heavy covered hoppers. The federal government has supplied prairie rehabilitation funds to both railways; we have a program for spending these funds this year and next year. This is an attempt to upgrade some of these lines that are going to be kept at least to the year 2000, so that they can handle the heavy hopper cars at full load; that is also being done to increase capacity.

Mr. Murta: In connection now with your trucking subsidiary, CN Trucks, can you give us an indication of the return on investment?

Mr. Bandeem: Yes, I think I can. I am sorry, I will have to look it up. It may take a little while to find the figure, but . . .

Mr. Murta: Okay.

Mr. Bandeem: We do not have that large an investment in trucking. As you know, it is not as capital intensive as a railway, where you have the right of way and the structures and so on; our return in the past has been quite good in

[Traduction]

secondaires pour quelques jours; cela a nui à des livraisons de grain. Nous avons transporté une partie de son grain, et je suis convaincu qu'il est maintenant de nouveau en pleine opération. Autant que je sache, le Canadien national a transporté tout ce que lui a demandé la Commission canadienne du blé; nous répondons exactement à ce qu'elle demande. Toutefois, cela varie d'une semaine à l'autre, l'an prochain c'est nous qui pourrions avoir les chutes de neige.

M. Murta: En effet. Mais selon les dépenses en capital projetées dans cette région, pour les deux ou trois prochaines années, vous êtes confiant que le Canadien National sera en mesure de répondre à la demande.

M. Bandeem: Il n'y aura pas de problème quant à la capacité des voies, parce que nous prévoyons la capacité des voies pour transporter toutes les denrées, y compris les céréales. Ma préoccupation, dont j'ai souvent fait part à la Commission canadienne du blé et au ministre, c'est les wagons. Comme vous le savez, il y a 8,500 wagons à céréales, je crois. Il y a ces nouveaux wagons à trémies fournis par le gouvernement fédéral mais le reste des wagons diminue très rapidement. Ils sont vieux et petits et deviennent anachroniques. Ce qui m'inquiète, c'est de nous assurer de recevoir suffisamment de wagons à trémies pour remplacer ces wagons au fur et à mesure qu'ils deviennent inutilisables.

M. Murta: Selon vos projections, combien aurez-vous besoin de wagons à trémies au cours des prochaines années pour remplacer les vieux wagons? Vous en faudra-t-il beaucoup?

M. Bandeem: Je regrette, je n'ai pas ce chiffre-là. C'est beaucoup moins important que ça peut sembler parce qu'un nouveau wagon à trémies remplace deux vieux wagons ou plus. Donc vous ne remplacez pas un wagon par un autre, comme vous le savez, et les nouveaux wagons à trémies ont une plus grande capacité et un meilleur rendement.

L'autre aspect auquel nous travaillons, bien sûr, c'est d'améliorer certaines voies qui ne sont pas assez solides pour les lourds wagons à trémies. Le gouvernement fédéral a fourni aux deux compagnies de chemins de fer des fonds de réadaptation des Prairies; nous avons un programme pour dépenser ces fonds cette année et l'an prochain. C'est une tentative d'améliorer ces voies qui seront maintenues au moins jusqu'en l'an 2000 au moins, afin qu'elles puissent recevoir les lourds wagons trémies à pleine capacité. Nous faisons cela dans le but d'augmenter la capacité.

M. Murta: Parlez-nous de vos revenus de placements des camions CN, votre filiale de camionnage.

M. Bandeem: Oui, je pense que je le puis. Je m'excuse, je devrais faire des recherches. Ça peut prendre un moment pour trouver les chiffres, mais . . .

M. Murta: Très bien.

M. Bandeem: Notre investissement dans le camionnage n'est pas très important. Comme vous le savez, cela demande moins d'investissement que le chemin de fer, où vous avez le droit de passage, les structures et ainsi de suite. Par le passé, nos

[Text]

trucking. I am sorry, I do not have the figure at hand, but I will get it for you.

• 2040

Mr. Murta: There has occasionally been some allegation that there is some cross-subsidization that does take place at the CNR, from the railway point of view, with trucking. Is that substantiated or is it an allegation?

Mr. Bandeen: It is an allegation, I believe. What we have tried to do with the corporation in the last two or three years is to set up each section as a profit centre. Each section of the company is very conscious of any cost charges or any interrelationship they have. I would be amazed if the trucking part of the company had allowed itself to cross-subsidize the rest of the corporation. For the trucking subsidiaries, the figures I have for return on investment before interest, which I think is your question, in 1976 was 3.8 per cent, and in 1977, 6.6 per cent.

Mr. Murta: It was 3.8 per cent and 3.6 per cent?

Mr. Bandeen: It was 6.6 per cent in 1977.

Mr. Murta: And have you a projection there that you could give us?

Mr. Bandeen: In 1978 we are projecting 9.2 per cent. It goes up and stabilizes at between 10 and 12 per cent over the next four years.

Mr. Murta: I see. Is this in line in comparison with other trucking companies? Is this generally in line as far as return on investment is concerned?

Mr. Bandeen: Well, I really cannot answer that question. I know the majority of the trucking companies in 1976 and I believe in 1975 had difficult times and had a reduced return on investment. We came back slightly to 6.6 per cent, which was inadequate yet, in 1977. I believe the 9 to 12 per cent range is a normal range, but it varies very much. It is very sensitive to the economy. You can get a drop-off in one year and a pick-up in another.

Mr. Murta: I see. That was my next question. I was wondering whether that increase took place because of just general efficiency in the corporation itself, or would it be mainly due to the economy and you are projecting a relatively buoyant economy—I should not say “buoyant,” but . . .

Mr. Bandeen: A recovery of the economy.

Mr. Murta: . . . a recovery of the economy or a 1978-level economy, for example, over the next few years?

Mr. Bandeen: We are anticipating an increase in the economy as it affects trucking. They were rather severely hit in the last two years by rate hold-downs—they did not get rate increases at the time they wanted—but also the general reduction in the economy in the level of volume of traffic. You would have been better off to ask the Canadian Trucking Association this, rather than myself. We had a slight recovery

[Translation]

revenus dans le camionnage ont été assez bons. Je regrette, je n'ai pas ces chiffres, mais je les obtiendrai pour vous.

M. Murta: On a parfois allégué qu'il y avait du financement viré chez le CN, entre les chemins de fer et les camions. Est-ce justifié ou n'est-ce qu'une allégation?

M. Bandeen: C'est une allégation, je crois. Au cours des deux ou trois dernières années, ce que nous avons essayé de faire avec les sociétés est d'établir chaque secteur comme centre de profit. Chaque secteur de la compagnie est très conscient de tous les frais ou des corrélations existantes. Cela me surprendrait si la partie de la compagnie qui s'occupe du camionnage s'était permis de financer le reste de la société par transfert. Pour les filiales de camionnage, les chiffres que j'ai pour les revenus sur l'investissement, avant les intérêts—je crois que c'était là votre question—étaient de 3.8 p. 100 en 1976 et de 6.6 p. 100 en 1977.

M. Murta: C'était de 3.8 p. 100 et de 3.6 p. 100?

M. Bandeen: C'était de 6.6 p. 100 en 1977.

M. Murta: Avez-vous des prévisions que vous pourriez nous donner?

M. Bandeen: Pour l'année 1978 nous prévoyons 9.2 p. 100. Cela augmente et se stabilise entre 10 et 12 p. 100 au cours des quatre prochaines années.

M. Murta: Je comprends. Est-ce que ce chiffre se compare avec les autres compagnies de camionnage? Est-ce comparable pour ce qui est du revenu sur l'investissement?

M. Bandeen: Je ne peux vraiment pas répondre à cette question. Je sais qu'en 1976 et je crois en 1975, la majorité des compagnies de camionnage ont vécu des jours difficiles et ont eu des revenus réduits. Nous avons augmenté jusqu'à 6.6 p. 100 en 1977. Ce qui était encore insuffisant. Je crois que la marge entre 9 et 12 p. 100 est normale, mais cela varie beaucoup. Les revenus sont liés de très près à l'économie. On peut éprouver une baisse au cours d'une année et une hausse au cours de la suivante.

M. Murta: Je comprends. C'était ma question suivante. Je me demandais si l'augmentation était causée par l'efficacité générale de la société même, ou si elle est surtout causée par l'économie; vous prévoyez une économie relativement prospère—et je ne devrais pas dire «prospère», mais . . .

M. Bandeen: Un redressement de l'économie.

M. Murta: . . . un redressement de l'économie ou une économie au niveau de 1978, par exemple, au cours des prochaines années?

M. Bandeen: Nous nous attendons à une relance en ce qui concerne le camionnage. Ils ont été touchés assez sérieusement au cours des deux dernières années à cause du blocage des tarifs—ils n'ont pas eu d'augmentations de tarifs au moment voulu—mais aussi par une réduction générale de l'économie en ce qui concerne le volume de trafic. Vous auriez mieux fait de poser cette question à l'Association canadienne du camionnage

[Texte]

in 1977 and are anticipating that over time it is going to get back to the level it was in the past.

Mr. Murta: I see. How many trucks does the CN operate?

Mr. Bandeen: I am sorry, I cannot answer that question. We operate them in two segments. Again, I can get this information, but . . .

Mr. Murta: I am just trying to establish how large CN is in terms of the total trucking industry. What kind of volume would you be carrying in terms of . . .

Mr. Bandeen: The figure that runs through my mind is, less than 3 per cent.

Mr. Spicer: It is 4 to 5 per cent. That is the railways.

Mr. Bandeen: I do not think it is. I think you have to get to the trucking itself, the separately operated trucking, and I remember the figure as being less than 3 per cent. But again, we will check that for you.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. Murta: Put me down again, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Roy.

M. Roy: Merci monsieur le président.

Le rapport financier à la page 21 de la partie française du rapport annuel des chemins de fer nationaux, vous dites que la restructuration qui est prévue au terme du projet de Loi C-17 se traduirait par des économies, pour les payeurs de taxes, de l'ordre de \$235 millions dans les cinq prochaines années. Il me semble que cet objectif-là est certes des plus importants, et confirme à quel point le gouvernement est conscient de l'importance de la restructuration des activités du Canadien national en nous présentant une législation telle que le Bill C-17, dont l'objectif est de convertir en action ordinaire une dette à long terme de \$800 millions envers le gouvernement. Et cela se traduit par des économies de l'ordre de \$235 millions. Voilà, à mon avis, deux points très importants que les membres de l'Opposition devraient réaliser pour enfin en arriver à l'étude article par article du Bill.

• 2045

Ensuite, lors de l'étude des prévisions budgétaires, nous pourrions discuter de l'ensemble peut-être de toutes les activités dans le domaine des transports.

Mais il me semble que c'est purement égoïste et purement politique ce que l'Opposition fait depuis quelques semaines. Je déplore l'attitude des membres de l'Opposition, ce soir, pour avoir refusé le rapport du Comité de l'ordre du jour et de la procédure, rapport qui avait prévu le témoignage du Dr. Bandeen, d'avoir cédé une autre réunion, et maintenant de ne pas accepter un programme proposé par le président du Comité des transports, programme qui avait été accepté par un de leurs membres lors de la réunion qui avait eu lieu pour essayer d'étudier une cédule pour étudier cette législation-là.

[Traduction]

plutôt qu'à moi-même. Nous avons eu un faible redressement en 1977 et nous nous attendons à ce que l'économie revienne au niveau ancien, avec le temps.

M. Murta: Je comprends. Combien de camions sont exploités par le CN?

M. Bandeen: Je regrette, je ne peux pas répondre à cette question. Nous les exploitons en deux secteurs. Encore, je peux obtenir ces informations, mais . . .

M. Murta: J'aimerais tout simplement établir l'étendue du CN comparée à l'ensemble de l'industrie du camionnage. Quel serait votre volume en comparaison avec . . . ?

M. Bandeen: Le chiffre que j'ai en tête est moins de 3 p. 100.

M. Spicer: C'est de 4 à 5 p. 100—c'est le chiffre pour les chemins de fer.

M. Bandeen: Je ne pense pas que ce soit autant. Je crois que nous devons passer au camionnage proprement dit, le camionnage exploité séparément, et je me rappelle que ce chiffre était en dessous de 3 p. 100. Mais, encore une fois nous pouvons vérifier.

Le président: Merci, monsieur Murta.

M. Murta: J'aimerais être inscrit au deuxième tour, monsieur le président.

Le président: Monsieur Roy.

Mr. Roy: Thank you, Mr. Chairman.

On page 21 of the French version of the CN Annual Report, in the financial report, you say that the restructuration intended through Bill C-17 will represent savings to the taxpayers of about \$235 million over the next five years. It seems to me that this goal is extremely important, and confirms to what extent the government is aware of the importance of restructuring CN activities by submitting legislation such as Bill C-17, the goal of which is to convert a long-term debt towards the government of \$800 million into common stock. That represents savings of about \$235 million. These seem to me to be two very important issues which the members of the opposition should realize so that we can finally get on with the clause by clause study of the bill.

Then, when we consider the estimates, we can perhaps discuss all the activities in the field of transportation.

But it seems to me that what the Opposition has been doing for the past few weeks is entirely selfish and entirely political. I deplore the attitude of the members of the Opposition, this evening, in refusing the report of the Subcommittee on Agenda and Procedure, a report which provided for Mr. Bandeen's testimony, in scheduling another meeting and now refusing the program suggested by the Chairman of the Transport Committee, a program which was accepted by one of their members during the meeting held to establish a schedule for studying this bill.

[Text]

J'ai vu l'honorable M. McKenzie, tout à l'heure, qui a simplement utilisé dix minutes de son temps sans poser une seule question aux témoins, monsieur le président. Je n'utiliserai pas mon temps de parole plus que cela, mais je voulais que mon intervention figure aux comptes rendus pour illustrer à quel point nous, les membres du gouvernement, sommes conscients de l'importance de cette législation-là. Par cette restructuration-là prévue aux termes de ce projet de loi, nous ferons des économies de l'ordre de \$235 millions dans les cinq prochaines années.

C'est tout monsieur le président, j'alloue mon temps à l'opposition...

Le président: Merci, monsieur Roy.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Mr. Bandeen, just to continue with the questioning of Mr. Murta, in connection with the CN's trucking complex, on a couple of issues that the truckers have. CN occupies a very substantial portion of the inter-city trucking and, according to testimony and evidence, it has been indicated that the CN trucking empire accounts for about 4 to 5 per cent of the total revenues of the entire trucking industry in Canada, some \$3 billion plus. Their concern is that...

The Chairman: Excuse me, Mr. Mazankowski. Could you just give us the page you are quoting from?

Mr. Mazankowski: I am quoting from page 21:11 of the proceedings of the Standing Committee on Transport and Communications dated April 12, 1978.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Mazankowski: The concern, Mr. Bandeen, is that this very sizeable national network does not pay any income tax as a profit centre, unlike the trucking industry in the private sector, and that this creates a bit of an unfair advantage in the competitive environment—the private sector vis-à-vis the public sector, in this particular case the CNR. I am just wondering whether you would like to comment on that. Is that, in fact, a justifiable concern as far as the private trucking industry is concerned? If so, does it not, in effect, serve to create some fears in their minds? I think to put it bluntly the trucking industry, composed largely of private entrepreneurs, has to expand and has to provide its service, and has to re-equip its companies from after tax profits retained earnings. What they are concerned about here is the federal treasury moving in to write off \$808 million worth of debt which will again distort the whole competitive picture, the competitive environment, in terms of them being able to compete with CNR. I think, quite frankly, their concerns have some justification.

Mr. Bandeen: As you probably know, we are a taxable corporation as a whole under the statute. Unfortunately, we have not been in the position where we have earned income on which to be taxed. We have for the last two years had a profitable position, and this year I believe in our annual report we had to make an allowance for income tax of some \$12 million, most of which was deferred. All except a small

[Translation]

I watched the honourable Mr. McKenzie earlier, who used up 10 minutes of his time without asking a single question of the witnesses, Mr. Chairman. I will not use any more of my speaking time, but I wanted this intervention to go on the record to illustrate to what extent we, the members of the government, are aware of the importance of this legislation. Through the restructuration intended in the terms of this bill, we will save about \$235 million in the next five years.

That is all, Mr. Chairman, I will leave my time for the Opposition...

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Bandeen, pour continuer les questions de M. Murta, en ce qui concerne les entreprises de camionnage du CN, avec quelques questions des camionneurs. Le CN représente une partie très importante du camionnage interurbain, et d'après les témoignages, l'empire du camionnage CN représente environ 4 ou 5 p. 100 de toutes les recettes pour toute l'industrie de camionnage au Canada, au-delà de 3 milliards de dollars. Ce qui les préoccupe...

Le président: Je m'excuse, monsieur Mazankowski. Pourriez-vous nous donner la page d'où vous tirez vos citations.

M. Mazankowski: Je cite la page 21:11 des délibérations du Comité permanent des transports et des communications, datées du 11 avril 1978.

Le président: Merci beaucoup.

M. Mazankowski: La préoccupation, monsieur Bandeen, est que ce réseau national assez important ne paie pas d'impôts sur le revenu en tant que centre de profit à la différence de l'industrie de camionnage dans le secteur privé, et que cela donne un avantage un peu injuste en matière de concurrence—le secteur privé vis-à-vis du secteur public, en l'occurrence, le CN. Je me demande si vous aimeriez faire des observations à ce sujet. Est-ce que cette préoccupation de l'industrie privée du camionnage est justifiable? Si oui, est-ce que cela ne sert pas à faire naître des craintes chez eux? Pour parler net, il me semble que l'industrie du camionnage, composée surtout d'entrepreneurs privés, doit s'élargir, fournir ses services et rééquiper ses compagnies en puisant aux recettes après impôt. Ce qui les préoccupe ici, c'est que le trésor fédéral vient de remettre 808 millions de dollars de dettes, dont le résultat sera de fausser toute la concurrence, toute leur aptitude à faire concurrence avec le CN. Il semble, pour être franc, que leurs préoccupations sont justifiées jusqu'à un certain point.

M. Bandeen: Comme vous le savez peut-être, le CN est une société imposable en vertu de la loi. Malheureusement, nous n'avons pas gagné des revenus assez élevés pour être imposés. Ces deux dernières années nous avons réalisé des bénéfices, et je crois que cette année notre rapport annuel précisait que nous devions payer une somme de 12 millions de dollars en impôts, dont la part la plus importante a été reportée. En effet, il a été

[Texte]

amount was deferrable by using some of our capital cost allowances and loss carried forward from previous years.

One of the things we sincerely hope happens from this act is that we are put in a taxable position, and we should be in a taxable position in the early eighties. When we arrive at it depends on our profitability and the potential changes in the tax laws which may or may not allow us to charge more or less capital cost allowance. So it is not only in the trucking side but it is in the rail. It is in the telecommunications. You go down the list.

At the moment we are able to defer taxes because of our previous unprofitability and the lack of taking the capital cost allowances, but in the 1977 annual report we are showing income taxes that we are liable for and we are showing them as deferred taxes. This will continue if we stay in a profitable position, which I sincerely hope we do.

Mr. Mazankowski: You have proven that without recapitalization you can turn the company around and show a profit. So to suggest that you need this bill to show a profit is not really in accordance with the facts.

Mr. Bandeen: We do not need it to show a profit but to get into a taxable position, which I thought was the question.

Mr. Mazankowski: All right.

Mr. Bandeen: To get into a taxable position we will have to generate a profit on a level of several times what we did.

Mr. Mazankowski: At the same time, in looking at the trucking entity as one unit, their concern is that by virtue of the structure of CNR there is opportunity there for cross subsidization, for lack of a better word. The concern is that while the private industry has to pay income tax, CN through its trucking entity as a profit centre does not on its own have to meet that requirement. Is that not correct?

Mr. Bandeen: That is correct. It is correct in every one of our profit centres, and we hope we can get into a position where we are paying it in them all.

Mr. Mazankowski: To continue, I would like you to respond to the statement of the Canadian Trucking Association who have been quite vigorous in their opposition to this particular piece of legislation. They point out that based upon past experience the concern of the truckers is that CN will once again indulge in a massive investment scheme in an attempt either to bury the competition under the weight of new equipment and new systems, or they will follow their past practices of attempting to buy up interline carriers for the purpose of eliminating competition. You may have responded to that in part. Then it goes on to say:

[Traduction]

possible de reporter le paiement de presque tout le montant en utilisant certaines de nos déductions pour amortissement et certaines de nos pertes reportées à partir des années précédentes.

Nous espérons sincèrement que, grâce à cette loi, nous serons en mesure de payer des impôts, et nous devrions être dans cette position au début des années 1980. Cela dépendra de notre rentabilité et des modifications que l'on pourra apporter aux lois relatives à l'impôt, lesquelles pourront ou non nous permettre d'obtenir davantage de déductions pour amortissement. Cela ne dépend pas seulement de ce qui se passe dans le domaine du camionnage, mais également dans le domaine du transport par rail, dans le domaine des télécommunications et tous les autres.

À l'heure actuelle, nous pouvons différer le paiement des taxes parce que nous sommes déficitaires et parce que nous n'avons pas profité des déductions pour amortissement, mais le rapport annuel de 1977 indique un impôt sur le revenu que nous sommes tenus de payer et qui est représenté comme des taxes différées. Cela se maintiendra si nous continuons à être rentables, et je l'espère sincèrement.

M. Mazankowski: Vous avez prouvé que, sans changer la structure en capitaux, vous avez pu renverser la vapeur et devenir rentable. Par conséquent, affirmer que vous avez besoin de cette loi pour réaliser des bénéfices, ne concorde pas avec la réalité.

M. Bandeen: Nous n'en avons pas besoin pour réaliser des bénéfices, mais pour être en mesure de payer des impôts, ce qui me paraissait être la question.

M. Mazankowski: C'est bien.

M. Bandeen: Afin d'être en mesure de payer des impôts, il faudra que nous réalisions des bénéfices bien supérieurs à ceux que nous avons déjà obtenus.

M. Mazankowski: En même temps, lorsque l'on examine le secteur du camionnage isolément, on remarque que la préoccupation exprimée par cette industrie est la suivante: la structure des chemins de fer du CN permet d'accorder des subventions recoupées, si je peux m'exprimer ainsi, c'est-à-dire qu'alors que l'industrie privée est tenue de payer des impôts, le CN pour sa part par le truchement de ses services de camionnage assurant sa rentabilité, n'y ait pas tenue. Est-ce que ce n'est pas cela?

M. Bandeen: C'est juste. Cela vaut pour chacun de nos centres rentables, nous espérons pouvoir être en mesure de payer l'impôt dans tous les centres.

M. Mazankowski: J'aimerais maintenant vous demander de répondre à la déclaration faite par la Canadian Trucking Association (Association canadienne de camionnage), qui s'est opposée avec vigueur à ce projet de loi. Elle fait valoir, en se fondant sur son expérience passée, que les camionneurs craignent que le CN, encore une fois, adopte un projet d'investissement massif, afin, soit de noyer la concurrence sous le poids du nouveau matériel et du nouveau système, soit de faire comme par le passé, c'est-à-dire tenter d'acheter les transporteurs inter-réseaux, afin d'éliminer la concurrence. Il se peut que vous ayez répondu à cela en partie, mais je vais lire la citation suivante:

[Text]

On the other hand, if that does not happen and somehow CN management becomes prudent in their investment practices, they are likely to be left with annual surpluses which will become intolerable from a political standpoint.

I would like your comments on that statement, Dr. Bandeen, because that strikes at the very heart and core of the objection to this bill, notwithstanding the comments that have come from those across the way who would buy anything their Prime Minister and their Minister would submit to Parliament. It is our duty to ensure that these things be explored and explained.

I think whatever may be said about the work of this Committee, Dr. Bandeen, the Committee and indeed I am sure the public have a better appreciation and a better understanding of the operations of your Crown corporation as a result of the questions and the answers you have given us. I must say you have been most frank and most co-operative. I regret the fact that you were here for one meeting a couple of weeks ago when we did not get to hear your evidence, but those are some of the ups and downs of the parliamentary business.

I would certainly like you to comment on that statement because I think it is very valid and very pertinent.

Mr. Bandeen: Getting back to the first part of the question, as I understand it, what guarantee there is that if we got relief we would not spend the money either in greatly increasing our fleet or the size of our fleet or modernizing it or buying new trucking concerns, I do not know . . .

Mr. Mazankowski: Or building more CN Towers.

Mr. Bandeen: I can guarantee you we are not going to build any more CN Towers. I can guarantee it unquestionably as long as I am President of the company.

• 2055

On the other two, all I can say is that it is our objective to try to become prudent, I think that was your term, to spend as little capital as possible and yet meet the requirements for the transportation demand that we see before us. We do not intend to spend money on capital unnecessarily. We have no plans at the moment for buying a main line trucking concern. That does not mean that it will not come up and it would not be a logical thing to do. If the opportunity arises where a trucking concern is available at a reasonable price to us and is complementary to what we already have, I think we would be something less than prudent if we did not look at it. I cannot guarantee you that we will not buy them in the future, but I will guarantee . . .

Mr. Mazankowski: Do you have any deals pending at the present time? That was a question that we failed to ask Air Canada when we were considering their bill. They indicated

[Translation]

D'autre part, si cela ne se produit pas et si d'une façon ou d'une autre l'administration du CN investit prudemment, elle récoltera probablement des surplus annuels qui seront intolérables sur le plan politique.

J'aimerais que vous donniez votre avis sur cette déclaration, monsieur Bandeen, parce qu'elle me paraît préciser l'objection essentielle faite à ce bill, cela, en dépit des commentaires exprimés par les membres qui se trouvent de l'autre côté de la table et qui accepteraient que leur premier ministre et leur ministre présentent n'importe quoi au parlement. Il est de notre devoir de nous assurer que l'on étudie et que l'on explique ces choses.

Et, quels que soient les commentaires que l'on peut faire à propos du travail du comité, j'estime, monsieur Bandeen, que le comité et même le public comprennent davantage le fonctionnement de votre société de la Couronne, à la suite des questions posées et des réponses que vous y avez apportées. Je tiens à dire que vous avez fait preuve d'une grande franchise et d'un bel esprit de collaboration. Je regrette seulement que vous soyez venu ici il y a deux semaines et que vous n'ayez pas pu témoigner, mais ce sont des choses qui arrivent en comité parlementaire.

J'aimerais certainement connaître votre avis à propos de cette station, car je crois qu'il sera certainement très juste et très pertinent.

M. Bandeen: Si je me reporte à la première partie de la question, si j'ai bien compris, quelle garantie y aura-t-il, si nous recevons des fonds, que nous ne les dépenserons pas, soit en accroissant notre flotte de façon importante ou en la modernisant, soit en achetant de nouvelles sociétés de camionnage. Je ne sais pas . . .

M. Mazankowski: Ou en construisant d'autres tours CN.

M. Bandeen: Je puis vous garantir que nous n'allons pas construire d'autres tours CN. Je peux l'affirmer de façon non équivoque, aussi longtemps que je serai président de la société.

Pour ce qui est des deux autres préoccupations, tout ce que je puis vous dire, c'est que notre objectif est d'être prudent, je crois que c'est le terme que vous avez utilisé, c'est-à-dire de dépenser le moins de capital possible et, en dépit de cela, nous conformer aux exigences relatives à la demande de transports qu'on nous présente. Nous n'avons pas l'intention de dépenser du capital sans raison, et à l'heure actuelle, nous ne projetons pas de faire l'achat d'une entreprise de transport travaillant sur les grands réseaux. Cela ne signifie pas que cela ne se produira pas ni que le faire serait manquer de logique. Si l'occasion d'acheter une exploitation commerciale de transport à un prix raisonnable se présente, et si cette entreprise complète ce dont nous disposons déjà, je crois que ce serait manquer de prudence que de ne pas examiner cette possibilité. Je ne peux pas vous garantir que nous n'en achèterons pas à l'avenir, mais je vous garantis que . . .

M. Mazankowski: Est-ce que des transactions sont en cours en ce moment? C'est une question que nous avons négligé de poser à Air Canada lorsque nous avons étudié le projet de loi

[Texte]

they were not anticipating any expansion, but I guess the facts would show that there were negotiations going on at that time.

Mr. Bandeen: We do not have any large acquisitions on at the moment or even small ones that I am aware of, but I hate to say none because I am not that intimately familiar with them. As a matter of fact we sold two trucking concerns last year. I guess that gives us a plus, does it not, or a credit? We sold two Chapman Transport Limited in British Columbia and Royal Transportation Limited in Manitoba, and we had bought two small ones the year before, Chalut Transport (1974) Incorporated in Quebec and Cronin Transport Limited in Ontario. These are going on continuously and I think we have to reserve the right to do this, as it appears to be the logical thing to do to protect our market and our position.

The other part of your question that I would like to come back to is more or less the size of the profit. I think at the very end you alluded to the fact that if we were very profitable this would make us the subject of criticism by various interests in the . . .

Mr. Mazankowski: Some political pressure perhaps.

Mr. Bandeen: I believe this was the subject of discussion one of the last times I was here. That may very well be true, I do not know. I would like to try to take that along and justify the profits we have to have, and the degree of profitability that is necessary, because if we cannot get a return on the investment, a decent return on the investment, then we are going to be forever coming back for financial support by the people of Canada. I think it is incumbent on us to try to be financially self-sufficient and yet meet our objectives, which I think we discussed the last time, of providing efficient transportation and providing a transportation service to the people of Canada. So, in order to do that with a corporation our size and with our volume of revenue and with our investment, we simply have to have profits in the \$200 to \$250 million range just to give a return that you would not take for your own personal investments which barely equals the rate of Canada Savings Bonds. If we cannot defend that, then I do not know what the future holds for Crown corporations.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wonder while we are on that subject whether you could give us some insight into what CN might be contemplating in terms of the development of a national rail container system on a domestic basis. Are there any plans or is that under any active consideration at all?

Mr. Bandeen: Without getting into a great deal of the history of this, if I could, we started out a number of years ago with the thought that containerization, which has been so successful in international traffic, had a logical extension into

[Traduction]

concernant cette société. Elle nous a indiqué qu'elle ne prévoyait aucune expansion, mais les faits indiquent que des négociations étaient en cours à ce moment-là.

M. Bandeen: Que je sache, il n'y a pas de grande acquisition en cours en ce moment ni même de petites acquisitions, mais j'hésite à dire aucune parce que je ne connais pas ces questions d'assez près. En fait, nous avons vendu deux entreprises de camionnage l'année dernière. Je suppose que cela constitue un bon point pour nous, n'est-ce pas, ou augmente notre crédit? Nous avons vendu deux sociétés, la Chapman Transport Limited en Colombie-Britannique et la Royal Transportation Limited au Manitoba, et nous en avions acheté deux petites l'année précédente, la Chalut Transport (1974) Incorporated au Québec et la Cronin Transport Limited en Ontario. Il y a toujours de ces transactions, et j'estime que nous devons nous réserver le droit de les mener, étant donné qu'elles constituent une mesure logique à prendre afin de protéger notre marché et notre position.

L'autre partie de votre question, à laquelle j'aimerais revenir, porte plus ou moins sur l'importance des bénéfices. A la fin de votre intervention vous avez signalé que, si nous réalisions des profits considérables, nous serions l'objet de critiques de la part de divers groupes de . . .

M. Mazankowski: Vous feriez l'objet de certaines pressions politiques peut-être.

M. Bandeen: Je crois qu'on a discuté de cette question lors d'une récente réunion à laquelle j'ai assistée. Il se peut que cela soit vrai, je ne le sais pas. Toutefois, j'aimerais en tenir compte et tenter de justifier les bénéfices que nous devons réaliser, ainsi que le niveau de rentabilité nécessaire. En effet, si nous n'obtenons pas de bénéfices après investissement, un profit raisonnable sur l'investissement, nous nous retournons constamment vers le public canadien afin d'obtenir son appui financier. Je pense qu'il nous incombe de tenter d'être auto-suffisants sur le plan financier et malgré cela d'atteindre nos objectifs, dont j'ai déjà discuté la dernière fois, c'est-à-dire, fournir des services de transport efficaces au peuple canadien. Si une société de notre dimension, ayant nos recettes et nos investissements considérables, désire s'acquitter de cette tâche, nous devons simplement réaliser des bénéfices se situant entre 200 et 250 millions de dollars; cette somme constitue simplement un bénéfice qu'on n'utilisera pas pour effectuer des investissements personnels, c'est-à-dire qu'elle équivaut à peine au taux des obligations d'épargne du Canada. Si nous ne pouvons pas défendre cette ligne de conduite, je crains pour l'avenir des sociétés de la Couronne.

M. Mazankowski: Monsieur le président, pendant que nous sommes sur ce sujet, je me demande si vous pouvez nous donner un aperçu de ce que le CN envisage peut-être d'effectuer, pour ce qui est de l'élaboration d'un système national de containers sur rail pour le Canada. Est-ce qu'on a déjà rédigé des plans ou est-ce qu'on envisage cette possibilité de quelque façon que ce soit?

M. Bandeen: Sans faire l'historique détaillé de cette question, si vous permettez, nous avons commencé à étudier l'utilisation de containers il y a quelques années, utilisation qui a obtenu de grands succès dans le transport international. Nous

[Text]

domestic, so we bought a number of containers—I cannot remember the time of this, but it was some time ago—and ran them in Canada. We have taken all of these out of service, I believe, have sold a great many of them and are disposing of the rest of them. We have found that the Canadian market is not ready for containerization in the sense that we know it. However, the area where the growth seems to be occurring is in what we call intermodal and while that includes containers, the area that domestically has been growing has been piggyback. Piggyback growth, particularly the long distance piggyback, the Vancouver-Toronto-Montreal, the Winnipeg-Toronto-Montreal, and Winnipeg-Vancouver areas have been growing and have been one of our largest growth areas in the freight business in the last three or four years. This is the area that I think will expand.

A piggyback trailer really is a container that just happens to have wheels on it, so I do not want to be deceptive. That is an area that I think will grow. I think it is beneficial to both the trucking fraternity and ourselves. It just is a high-growth area, and I predict that in the future a lot of the traffic will move in truck bodies on to the railways for the intercity movement.

• 2100

Mr. Mazankowski: When you talk about the trucking fraternity, are you talking primarily about your own systems or is there room for same kind of intermodal co-operation?

Mr. Banded: Most of it is not our own. We have a small portion of the trucking business, 3 to 5 per cent, but most of the piggy-backs we carry are, of course, outside trailers. We also have in piggy-back, as you know, a plan that carries our own trailers, but the major growth is in plan one, which is people outside the railways shipping on our own lines.

Mr. Mazankowski: Can you comment briefly on electrification and what you are doing in that particular area?

Mr. Banded: We are not doing a whole lot at the moment. We are trying to keep . . .

Mr. Mazankowski: Perhaps you might comment on what the potential is.

Mr. Banded: We are trying to keep aware of the technological side of it, which we can do through various railway associations and through work that is being done primarily in Europe where electrification is needed and is justified. But in the Canadian scene at the moment, I am not aware of any areas on the Canadian National where the initial cost of electrifying is justified.

Now, that can change over time. Two things principally will make it change: one is an increased volume of traffic on a

[Translation]

avons songé à utiliser ce système au pays et nous avons donc acheté un certain nombre de containers—je ne me souviens pas de la date à laquelle cela s'est passé, mais cela fait quelque temps déjà—et nous les avons utilisés au Canada. Nous les avons tous retirés du service, je crois, nous en avons vendu un grand nombre et nous sommes en train de nous défaire du reste. Nous nous sommes rendus compte que le marché canadien n'est pas prêt pour l'utilisation actuelle des containers. Toutefois, on a observé une croissance dans ce que nous appelons le domaine intermodal, et bien que ce domaine comprenne l'utilisation de containers, c'est dans les moyens de transport rail-route que la croissance a été la plus forte. L'expansion du service rail-route en particulier pour les longues distances, le réseau Vancouver-Toronto-Montréal, Winnipeg-Toronto-Montréal et, Winnipeg-Vancouver, a constitué notre secteur à plus forte croissance dans le domaine du transport des marchandises, ces trois ou quatre dernières années. C'est dans ce domaine que, je crois, nous effectuerons l'expansion.

Un transporteur rail-route n'est qu'un container sur roue. Je ne veux pas vous induire en erreur. C'est là un domaine en croissance. J'estime d'ailleurs que cette croissance sera à l'avantage et des associations de camionnage et de nous-mêmes. Il s'agit en effet d'un domaine à croissance élevée et je prédis qu'à l'avenir, une grande partie du transport se fera en remorque sur rail, entre les villes.

M. Mazankowski: Lorsque vous parlez des associations de camionnage, parlez-vous principalement de votre propre réseau ou est-il possible d'envisager une collaboration quelconque entre réseaux?

M. Banded: Il s'agit de bien peu de notre réseau. Nous n'avons qu'une petite partie du camionnage, 3 à 5 p. 100, et la plupart des rails-routes sont des remorques qui ne nous appartiennent pas. Pour le réseau rail-routes, comme vous le savez, nous avons un programme dans le cadre duquel nous transportons nos propres remorques, mais le facteur de croissance le plus élevé dans ce secteur provient d'expéditeurs non affiliés aux chemins de fer qui utilisent notre réseau pour le transport.

M. Mazankowski: Pouvez-vous faire quelques remarques rapides sur l'électrification et ce que vous faites dans ce domaine?

M. Banded: Nous ne faisons pas grand-chose pour l'instant. Nous tentons de nous garder . . .

M. Mazankowski: Vous pourriez peut-être nous dire quelles sont les possibilités.

M. Banded: Nous tentons de nous tenir au courant de l'aspect technique, par l'entremise des diverses associations de chemin de fer et en prenant connaissance du travail qui s'effectue dans ce domaine plus particulièrement en Europe où l'électrification est une nécessité et se justifie parfaitement. Sur la scène canadienne pour l'instant, à ma connaissance, aucun secteur du réseau du Canadien National ne saurait justifier le coût initial de l'électrification.

Évidemment, avec le temps, cela pourrait changer et ce en raison surtout de deux facteurs. D'abord, une augmentation du

[Texte]

given line, because you have to have high density; and the other is the cost of alternative fuels. If the cost of diesel fuel were to increase greatly compared with electric power, then it would swing the balance in favour of it. We try to have our technical experts keep on top of it. We try to review it periodically to make sure we are not missing an opportunity.

Mr. Mazankowski: You mentioned, I believe at the last meeting, that your last two funding issues were acquired without government guarantee. Could you just explain to the Committee how you were treated relative to other industry, private and Crown corporations, governments? What sort of rate are you getting compared with private corporations, other government-backed issues? Are you encountering any difficulties? I suppose this bill has a direct impact and a direct relationship on your ability to obtain funding without any degree of hardship and difficulty. I suppose it will make it easier for you.

Mr. Bandeem: It will make it easier for us, particularly when we get a profit record. When you go to outside sources for funds, particularly in the United States, although to a lesser extent in Europe, you are subjected to a fairly rigorous scrutiny not only by the underwriters but also by the regulatory bodies in the United States.

Mr. Mazankowski: Have you had to give them some insight into what is going on here with respect to recapitalization? Has the funding that you have received now been contingent upon the passage of this legislation?

Mr. Bandeem: Oh, no, none of it has been contingent upon this. Of course, when the bill was introduced to Parliament last December, it was absolutely necessary that we should release all the information to the outside people. You have to have full disclosure, particularly on something that has the effect of this on the financing, to the people you are borrowing money from, or you are in contempt of their rules and regulations and you are also misleading the people. But we have financed four issues, two in Europe and two in . . .

Mr. Mazankowski: You are more forthcoming than your counterpart in CP then.

Mr. Bandeem: Yes. Well, we tried not to be, but we lost.

We have financed four issues, two in Europe and two in the United States, and the two in Europe were Eurodollar issues in which the prospectus and the information we had to issue was of less detail than is required in the United States.

Mr. Mazankowski: What were the amounts in each case?

Mr. Bandeem: The first one was \$85 million in U.S. terms in Europe, and it was at 8.75 per cent—I am sorry, 8½ per cent. This was in November of 1976. Then we had an issue in Canadian dollars in Europe, \$60 million. I believe it was the

[Traduction]

volume sur une ligne particulière, puisqu'il vous faut avoir une densité élevée; et ensuite, le prix des autres combustibles. Si le prix du carburant diesel devait augmenter de beaucoup par rapport à l'électricité, la balance pencherait en faveur de l'électrification. Nous encourageons nos experts techniques à se tenir au courant. Nous tentons de revoir la situation périodiquement afin de nous assurer que nous ne ratons pas notre chance.

M. Mazankowski: Vous avez mentionné, je crois, à la dernière réunion, que vos deux dernières campagnes de financement s'étaient faites sans garantie gouvernementale. Pourriez-vous expliquer aux membres du comité exactement comment vous avez été traités comparativement à d'autres industries, aux sociétés de la Couronne et aux gouvernements? Quels taux obtenez-vous par rapport aux entreprises privées, à d'autres émissions d'obligations garanties par le gouvernement? Éprouvez-vous des difficultés? Je suppose que le présent projet de loi a eu un effet direct et une relation directe sur votre capacité d'obtenir du financement sans problème et sans difficulté. Je suppose qu'il vous facilitera les choses.

M. Bandeem: Il nous facilitera les choses, particulièrement lorsque nous aurons enregistré des bénéfices. Lorsque vous allez à l'étranger pour trouver du financement, particulièrement aux États-Unis, et également en Europe, mais à un degré moindre, vous êtes assujéti à un examen assez rigoureux non seulement de la part des assureurs mais également aux États-Unis de la part des organismes de réglementation.

M. Mazankowski: Avez-vous essayé de leur expliquer dans une certaine mesure ce qui se passe ici au sujet de la révision de votre capital? Le financement que vous avez obtenu a-t-il été lié à l'adoption du présent projet de loi?

M. Bandeem: Non, pas du tout. Bien sûr, lorsque le projet de loi a été présenté au Parlement au mois de décembre dernier, il était absolument nécessaire que nous donnions tous les renseignements nécessaires aux financiers étrangers. Il faut tout divulguer, surtout les choses qui ont une telle incidence sur le financement, à ceux dont nous empruntons de l'argent, sinon c'est faire preuve de mépris de leurs règlements et induire également les gens en erreur. Mais nous avons financé quatre émissions, deux en Europe et deux aux . . .

M. Mazankowski: Vous êtes donc plus directs que vos homologues du Canadien Pacifique.

M. Bandeem: Oui. Nous avons essayé de ne pas l'être, mais nous n'y sommes pas parvenus.

Nous avons financé quatre émissions, deux en Europe et deux aux États-Unis, et dans le cas des deux en Europe, il s'agissait de séries en Euro-dollars pour lesquels le prospectus et les renseignements que nous avons dû divulguer étaient moins détaillés que ce qui est exigé aux États-Unis.

M. Mazankowski: Quels étaient les montants dans chaque cas?

M. Bandeem: La première émission était de \$85 millions de dollars au taux du change américain en Europe, à un taux d'intérêt de 8.75 p. 100, excusez-moi, 8 et ¾ p. 100. C'était au mois de novembre 1976. Ensuite, nous avons émis une série en

[Text]

largest Canadian dollar issue, at that time anyway, and we paid 8½ per cent. This was on March 1, 1977.

• 2105

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, he has not completed his answers.

The Chairman: There were two, I believe, that you asked for. Was there one more?

Mr. Mazankowski: There were two in Europe and two in the United States.

Mr. Bandeen: The two issues in the United States were a public issue in June of 1977 for \$100 million American at eight and three-eighths . . .

Mr. Mazankowski: When was that again?

Mr. Bandeen: June, 1977. Then we had a private issue which was placed in the spring of this year, February and March, for \$120 million at nine and one-quarter, U.S. All of these were without government guarantee.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am sorry that Mr. Bandeen has not stuck up for how well his Crown corporation operates compared to his main competitor, in the light of answers he gave to Mr. Murta on grain movement. The facts are that in December, CN delivered 5,700 carloads of grain to Vancouver and CP delivered 2,700. In January, there was an entire period of eight days when CP did not deliver a single car. There were no snow slides, there were no snow storms . . .

An hon. Member: There was a bridge that . . .

Mr. Benjamin: That bridge is the one that CN uses, not CP. I was hoping that the President of the Canadian National Railways would compare the record. The problem was that the grain the Canadian Wheat Board wanted was high grade, high protein wheat, most of which is in Southern Saskatchewan and Southern Alberta where it is mostly CP track. They fell down on the job, very badly. But that does not mean that CN cannot do a better job.

Mention was made by Mr. Bandeen about the hopper cars and the number that were supplied and what not. Are there still 400 cars sitting on the Parkview Subdivision in Saskatchewan, waiting for repairs. Are they still sitting there? I raised this last year and the year before. You laid off people in your repair shops in Winnipeg and Edmonton. Would there still be almost four miles of CN equipment sitting on that particular subdivision, which has been out of service for years?

Mr. Bandeen: I can certainly check and find out for you if you wish, Mr. Benjamin. I think we have had over the last two or three years a large number of cars, some of which are obsolete and, some of which were not in demand at the time, that we have not repaired. We have left them because it seemed pointless to repair them unless we knew there was a need for them. We have increased employment, as I am sure

[Translation]

dollars canadiens en Europe pour la somme de \$60 millions de dollars. Je crois que ce fut l'émission la plus importante en dollars canadiens, du moins à l'époque, et nous avons dû payer 8 ⅞ p. 100. C'était le premier mars 1977.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. M. Benjamin.

M. Mazankowski: Monsieur le président, il n'a pas fini de me répondre.

Le président: Je croyais que vous aviez posé deux questions; y en avait-il une troisième?

M. Mazankowski: J'ai posé deux questions sur l'Europe et deux sur les États-Unis.

M. Bandeen: Aux États-Unis, il y a eu deux émissions dont une émission publique de \$100 millions américains, en juin 1977, à huit et trois huitièmes . . .

M. Mazankowski: Quand avez-vous dit?

M. Bandeen: En juin 1977. Il y a également eu une émission privée, au printemps dernier, en février et mars, de \$120 millions américains à neuf et un quart. Ces émissions n'ont pas été garanties par le gouvernement.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: C'est dommage que M. Bandeen, en répondant à M. Murta au sujet du transport des céréales, n'ait pas défendu le fonctionnement de sa société de la Couronne par rapport à son principal concurrent. De fait, en décembre, le CN a livré 5,700 wagons de céréales à Vancouver tandis que le CP n'en a livré que 2,700. En janvier, pendant huit jours consécutifs, le CP n'a livré aucun wagon. Il n'y a pourtant eu aucune avalanche ni aucune tempête de neige . . .

Une voix: Mais un pont a . . .

M. Benjamin: C'est le pont qu'utilise le CN et non pas le CP. Je m'attendais à ce que le président des Chemins de fer nationaux compare les deux sociétés. Le problème, c'était en fait que la Commission canadienne du blé voulait un blé de très haute qualité, à forte teneur en protéines; ce blé est cultivé surtout dans le sud de la Saskatchewan et de l'Alberta où les voies ferrées appartiennent surtout au CP. Le service du CP y a été fort décevant, mais cela ne veut pas dire que le CN ne pourrait pas faire mieux.

M. Bandeen a parlé du nombre de wagons-trémies qu'on a fournis ou je ne sais trop quoi. Y a-t-il encore 400 wagons qui attendent d'être réparés à l'usine de Parkview en Saskatchewan. J'ai déjà posé la question l'an dernier et l'année précédente. Vous avez renvoyé des gens de vos ateliers de réparations à Winnipeg et Edmonton. Y a-t-il encore quatre milles de wagons du CN qui n'ont pas servi depuis des années et attendent toujours, à cet atelier, d'être réparés?

M. Bandeen: Je peux me renseigner si vous voulez, monsieur Benjamin. Je crois que depuis deux ou trois ans, beaucoup de wagons n'ont pas été réparés car certains étaient désuets tandis que d'autres n'étaient pas en demande. Nous les avons garés là car il nous semblait inutile de les réparer avant d'être certains de pouvoir les utiliser. Vous savez certainement que nous avons annoncé l'engagement d'autres employés à Winnipeg, à Mont-

[Texte]

you are aware. We announced an increase in employment in both Winnipeg and Montreal and Moncton, in all three shops, for the rest of the year. The figure that runs in my mind is some 1,200 people that we are picking up as new employees.

I can check on your 400 cars if you wish and find out.

Mr. Benjamin: I just wondered if they are still there.

Mr. Bandeem: I would also like to just return to the grain. I am not very often in the position of defending the CPR's difficulties but in the particular time period you were discussing, we had a bridge which was out of commission because of a labour dispute in Vancouver and they handled all of our traffic into Vancouver. Then immediately following this they had an unfortunate derailment in the mountain section which took their line out of service for a period of days. We did handle some of their traffic via Edmonton but it was a heck of a long detour. They had a series of things that were difficult and unpredictable and which could just as easily have happened to us in another year.

Mr. Benjamin: Yes, but one offset the other.

About the shortage of equipment: that bothers all of us as well as you and CP. Frankly, I do not think either one of you are doing an adequate job of upgrading equipment that is upgradeable. As long as the government buys hopper cars or spends most of the money for rail line rehabilitation and buys equipment for you fellows to use—, hell, I can run a railroad that way, too! I do not think either one of you are doing a good enough job there.

The other one I would like to know about is, how are you fixed for locomotive power? I was at a meeting over this past weekend, and it was alleged to me that there are between two and a half and three trainloads of potash sitting at four mines in and around Saskatoon, mostly east of Saskatoon, and that both railroads do not have locomotive power; so the cars have been sitting loaded there. I am not saying they do not have a locomotive, but the excuse given is that they do not have the motive power to move that. Both railroads have spur tracks into those mines. It is called competition. It is really duplication, but it is called competition. And here sits somewhere in the order of 150 or 200 carloads of potash for days and days.

Do you know anything about it, or would you look into it?

Mr. Bandeem: I will certainly look into it. I find it almost incredible, as we actually have a surplus of power now. It could be that we just did not have power in that particular location, but I find that difficult to believe. We have been trying to move the potash. We have had a car shortage on potash, getting our cars back. I cannot believe we have cars under load sitting awaiting power, because at the moment we are leasing power to other railways. We have a sufficient surplus to do that.

[Traduction]

réal et à Moncton d'ici la fin de l'année. Si je ne m'abuse, nous avons l'intention d'engager environ 1,200 personnes.

Je peux vérifier, si vous le désirez, ce qu'il est advenu de ces 400 wagons.

M. Benjamin: Je me demandais s'ils étaient toujours au même endroit.

M. Bandeem: J'aimerais maintenant revenir aux céréales. Il ne m'arrive pas souvent de pouvoir défendre les problèmes du CP, mais pendant la période à laquelle vous faites allusion, un pont ne pouvait servir à cause d'un conflit syndical à Vancouver; c'est alors le CP qui a acheminé tous nos trains vers cette ville. Tout de suite après, il y a eu un déraillement malheureux du CP dans les montagnes qui l'a empêché de se servir de cette voie pendant quelques jours. Nous avons alors acheminé leurs trains par Edmonton, mais c'est là un long détour. Le CP a donc connu toute une série de problèmes imprévisibles et assez pénibles. La même chose aurait d'ailleurs pu nous arriver à nous.

M. Benjamin: Peut-être, mais cela finit par s'équilibrer.

Au sujet de l'insuffisance de matériel, vous savez que cela nous ennuie tous y compris le CP et vous. J'ai l'impression qu'aucune des deux sociétés de chemins de fer ne rénove les wagons qui pourraient être rénovés. Tant et aussi longtemps que le gouvernement achète des wagons trémies et finance la rénovation des voies ferrées et l'achat de votre matériel, c'est bien facile pour vous d'administrer une telle société; moi aussi je pourrais le faire aussi bien. J'ai l'impression que vous ne faites pas de votre mieux.

J'aimerais maintenant que vous me disiez comment fonctionnent vos locomotives? En fin de semaine dernière, j'ai assisté à une réunion où on m'a dit qu'il y avait entre deux cargaisons et demie ou trois cargaisons de potasse qui attendaient à 4 mines dans les environs de Saskatoon, surtout à l'est de Saskatoon, car, semble-t-il, aucune des deux sociétés ne peut faire avancer les locomotives. Les wagons pleins restent donc là. Je ne dis pas qu'on n'a pas de locomotives, mais on a donné comme excuse qu'on ne pouvait pas les faire avancer. Les deux sociétés ont des voies qui desservent ces mines. On appelle cela de la concurrence. En fait, c'est plutôt du double emploi, mais on l'appelle tout de même concurrence. Et voilà que 150 ou 200 wagons de potasse restent sur les voies pendant des jours et des jours.

En savez-vous quelque chose, ou pourriez-vous vous renseigner?

M. Bandeem: Je vais certainement me renseigner. Je trouve cela incroyable, surtout qu'en ce moment, nous avons un excédent d'énergie. Peut-être n'en n'avions-nous pas à cet endroit-là, mais cela me semble difficile à croire. Nous avons essayé de transporter toute cette potasse, mais nous manquons de wagons pour la transporter. Je ne peux pas croire que des wagons chargés attendent qu'on ait suffisamment d'énergie pour les transporter puisqu'en ce moment nous louons de l'énergie aux autres chemins de fer. Vous voyez bien que nous en avons un surplus.

[Text]

Mr. Benjamin: I expected that answer, Mr. Chairman, and I am glad to get it. I suggest that maybe Mr. Bandeen had better phone Mr. Sinclair and offer him a few locomotives to move the potash cars that are sitting on their spur tracks.

This business of the CNR's tax position—\$12 million deferred. It puts your Crown corporation in the same boat as any private corporation that can defer its taxes once it is in a tax-paying position. Would it not be better, Mr. Bandeen, if you took that \$12 million and put it into rehabilitation equipment, further capital investment, improvement of services or scheduling? I would just ask you the question: if your Crown corporation broke even, took the surpluses and reinvested all of it—after you have paid your proper interest charges or any other indebtedness or liability—do you really think it is something to brag about when there are, you and I will both agree, inadequacies or insufficiencies in the service? Do you really think it is something to brag about to Mr. Mazankowski that you are working at getting into an income-tax-paying position? Really, should you not be working at making surpluses that can be reinvested into improved service, more equipment? Should that not be your objective?

Mr. Bandeen: Both of those are precisely what we are doing. This whole \$28 million, at the moment anyway, is being retained, and we are investing it in precisely the way you suggest. In the future, I think we should do both: pay taxes and reinvest the surplus that remains after taxes.

I am not going to argue whether federal taxes are justified or not; I believe that is something most corporations would question. But assuming that the taxes are required for operating the government, then I think we have an obligation to pay our share of the taxes, the same as any other corporations. But the retained earnings, which in this case we were able to retain at all by deferring taxes, are used either to pay dividends or to invest, and in the year 1977, at the moment we have retained the \$28 million and are reinvesting it right now.

Mr. Benjamin: You see, with these snow-job private enterprise financial statements that Crown corporations now use, you might have a liability of \$12 million in deferred taxes, but then we turn around and the taxpayer puts more money into the corporation for various and sundry things. It is just a vicious circle. I noted both your financial statements and Canadian Pacific's. For example, CP's subsidies last year on their rail operations were \$102 million, but they are bragging about a net surplus of \$54 million. If it had not been for the taxpayers they would be in the hole to the tune of \$48 million, and the same thing applies to your operation. Who is kidding whom around here?

Mr. Bandeen: I am not going to defend CP's figures, but on analysis I think you would have to take the tax situation into account. I think their profits before taxes exceeded the \$105 million, so they would have had a profit that is significantly lower.

In our particular case, we get a subsidy in areas where we are not allowed to charge commercial rates or that we are not

[Translation]

M. Benjamin: Voilà la réponse que j'attendais; j'en suis fort heureux. M. Bandeen devrait peut-être téléphoner à M. Sinclair pour lui offrir quelques locomotives qui pourront tirer les wagons de potasse qui attendent patiemment sur les embranchements.

On parle d'un impôt différé de 12 millions de dollars pour le CN. Votre société de la Couronne est donc considérée comme toutes les autres, et elle peut différer ses impôts si impôts il y a. Monsieur Bandeen, ne croyez-vous pas qu'il vaudrait mieux investir ces 12 millions de dollars dans la réfection du matériel, d'autres mises de fonds, l'amélioration des services ou de l'horaire? Si votre société de la Couronne n'avait pas de déficit, et qu'elle réinvestissait tous ses profits, après avoir payé ses intérêts et ses autres dettes, croyez-vous vraiment qu'elle devrait s'en vanter, lorsqu'on connaît toutes les lacunes de son service? Croyez-vous être en mesure de vous vanter devant M. Mazankowski que vos revenus vous permettent maintenant de payer des impôts? Ne devriez-vous pas plutôt vous servir de vos profits pour améliorer le service et le matériel? Cela ne devrait-il pas être votre objectif?

M. Bandeen: Mais c'est précisément ce que nous faisons. Pour l'instant, on a décidé de retenir les 28 millions de dollars pour les investir de la façon que vous venez de nous suggérer. A l'avenir, nous devrions à la fois payer des impôts et réinvestir l'argent qui nous reste après.

Je ne veux pas discuter pour savoir si les impôts fédéraux sont justifiés ou non, comme la plupart des sociétés semblent vouloir le faire; mais à supposer que le gouvernement ait soin de ces impôts pour son administration, je crois alors que nous sommes obligés de payer notre part fiscale comme n'importe quelle autre société. Quant aux profits qu'il reste, que nous avons pu conserver dans ce cas-ci, grâce au paiement différé des impôts, ils serviront à payer les dividendes ou à réinvestir; pour 1977, nous avons décidé de réinvestir les 28 millions de dollars que nous avons gardés.

M. Benjamin: Vous savez, les beaux états financiers que présentent maintenant les sociétés de la Couronne jettent un peu de poudre aux yeux; on remarque donc d'une part que vous devez 12 millions de dollars en impôts différés, et d'autre part, que le contribuable investit plus d'argent dans la société qu'il n'en reçoit. C'est un véritable cercle vicieux. J'ai remarqué la même chose dans vos états financiers et dans ceux du Canadien Pacifique. Par exemple, l'an dernier, le CP a reçu en subventions pour ses voies ferrées 102 millions de dollars et s'est vanté d'un profit net de 54 millions de dollars. Sans l'aide des contribuables, le CP aurait eu un déficit de 48 millions de dollars, et c'est la même chose chez vous. Qui se moque de qui?

M. Bandeen: Je ne veux surtout pas défendre les chiffres du CP, mais je crois qu'il faut tenir compte des impôts si on veut les analyser. Leurs profits avant impôt devaient dépasser 105 millions de dollars. Donc, leur profit aurait été beaucoup plus bas.

Quant à nous, nous recevons une subvention dans certains secteurs pour ne pas que nous imposions les tarifs commer-

[Texte]

allowed to get out of because they are needed for national purposes. That decision is one that is made by you gentlemen, the elected representatives of the people, and not by us.

Mr. Benjamin: We hope so.

Mr. Bandeen: All we are doing is responding to that. The size of the subsidy depends on the size of the services that we are required to run that are uneconomic.

• 2115

Mr. Benjamin: Does your corporation have any input or make any recommendations or in any way communicate with the Prairie Rail Action Committee on recommendations that they have been making the last number of weeks to the Minister regarding the abandonment of portions of branch railway lines in the Prairies, all but one of which are the opposite to what the Hall Commission recommended? Does CN or, if you know, does CP make any representations to the Prairie Rail Action Committee or do you get an opportunity to do so?

Mr. Bandeen: Yes, we have had an opportunity to have discussions with the Prairie Rail—let me see, it is called “Authority” and we have been asked and have supplied them with information. We are not a part of their decision-making procedure but we have supplied them with data and I believe the CPR has also.

Mr. Benjamin: These are not public hearings or anything like that; you just supply them with data at their request or you meet with them and give it to them.

Mr. Bandeen: That is right.

Mr. Benjamin: Do they ask you for your views or opinion on any particular subdivision?

Mr. Bandeen: I have not personally been involved in this but I presume they ask our operating people, the operating characteristics and the problems in trying to get the lowest cost solution to their problems.

Mr. Benjamin: Okay, Mr. Chairman, I just want to say that we are being had again by Mr. Lang's PRAC Committee and I just hope CN and CP are not party to it but if they are there is going to be more trouble.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Thank you very much. I would like to say it is always a delightful experience to see one of these socialists recognize that there simply is no expansion or upgrading of facilities if there are not any profits and that these great nonprofit corporations just simply are not workable. I hope my friend will take the message home to his province.

Mr. Bandeen: first of all I have a short question on the trucking side of the operation. You have divested yourself of two major trucking subsidiaries, one in British Columbia and one in Manitoba. What underlying policy principles made you do that? Is that a trend? You are acquiring more trucking operations in the East and divesting yourself of western operations. How did you arrive at this?

[Traduction]

ciaux, et nous n'y pouvons rien car c'est là la politique nationale. C'est vous, messieurs, qui avez pris cette décision, puisque vous êtes les représentants élus du peuple et non pas nous.

M. Benjamin: Nous l'espérons.

M. Bandeen: Nous ne faisons que nous plier à cette politique. L'importance des subventions dépend de l'importance des services non rentables.

M. Benjamin: Avez-vous été en rapport avec le Prairie Rail Action Committee concernant les recommandations soumises par ce dernier au Ministre relativement à l'abandon de certaines voies de chemin de fer secondaires dans les Prairies, recommandations qui à une exception près contredisent celles de la Commission Hall? Le CP ou le CN a-t-il eu l'occasion de contacter le Prairie Rail Action Committee à ce sujet?

M. Bandeen: Nous avons discuté avec eux et nous leur avons remis quelques renseignements. Nous n'intervenons pas bien entendu dans leurs décisions, mais nous leur avons fourni des renseignements ainsi que le CP, je crois.

M. Benjamin: Il ne s'agit donc pas d'audiences publiques; vous leur remettez simplement des renseignements à leur demande.

M. Bandeen: C'est exact.

M. Benjamin: Vous ont-ils demandé votre avis sur telle ou telle question?

M. Bandeen: J'imagine qu'ils nous ont demandé des chiffres relatifs aux frais d'exploitation et d'autres renseignements connexes afin de pouvoir proposer des solutions au meilleur coût possible.

M. Benjamin: J'estime, monsieur le président, que le Comité d'action pour les chemins de fer des Prairies établi par M. Lang n'est qu'un attrape-nigaud et j'espère que le CN et le CP ne se sont pas laissés prendre.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin. Monsieur Oberle.

M. Oberle: Je vous remercie, monsieur le président. Cela me fait toujours plaisir lorsqu'un socialiste est obligé d'admettre qu'en l'absence de bénéfices, il n'y a pas moyen de procéder à l'expansion et à des améliorations et que les sociétés sans but lucratif sont vouées à l'échec. J'espère que mon ami parviendra à expliquer ce fait à ses électeurs.

Je voudrais tout d'abord poser une question concernant le camionnage. Vous avez vendu deux importantes entreprises de camionnage, l'une en Colombie-Britannique et l'autre au Manitoba. Je voudrais savoir pourquoi. Est-ce que ceci n'est qu'un début? Pensez-vous acquérir des entreprises de camionnage à l'Est du pays et vous débarrasser de celles à l'Ouest?

[Text]

Mr. Bandeen: There was a different decision in each one. We look at the individual trucking concerns on a continuous basis. I look at them in detail with the management of them every quarter and, of course, in the intervening times have written reports. On the basis of their performance and our investment in them and our anticipation of the future, we make a decision of what we want to do with them. In both the cases of Royal Transportation Limited in Manitoba and of Chapman Transport Limited we were unable to see a future for them that justified us retaining them on an investment basis. There were other people that felt that they could run them more efficiently than we could apparently or it fitted their pattern and their scheme of trucking concern. We were able to sell them to other people that in both cases are going to continue running them or parts of them and it apparently fitted into their scheme. In our case, neither one of them was complementary to the other trucking concerns and we just were unable to run them profitably.

Mr. Oberle: In the case of Chapman, Transport Limited, could you tell us who you sold it to?

Mr. Bandeen: I think it was Canadian Motorways. Yes it was.

Mr. Oberle: Are they a Canadian company, do you recall?

Mr. Bandeen: They are not Canadian owned, no; I think they are a Canadian company but I believe they are British, although I would have to . . .

Mr. Oberle: Did that particular thing come before the Foreign Investment Review Committee? It was approved there, I suppose.

Mr. Bandeen: It goes to the Foreign Investment Review Committee but I do not want to mislead you on this. I had nothing to do with this and I do not understand why it is in there but apparently in the Foreign Investment Review Act there is a provision that crown corporations are exempted from the act. This became an embarrassment to us and we said that this had to be reviewed by FIRA. It was sent to FIRA and FIRA said it was okay by them because they did not have jurisdiction. So it was reviewed in that sense of the word.

• 2120

Mr. Oberle: That is precisely the point I was getting at and you have answered my question without asking it.

Mr. Bandeen: Well, I do not want to mislead you. I do not have any idea why Crown corporations are exempted from that act.

Mr. Oberle: Yes. That is a strange, and I suppose you agree with me, phenomenon that the Crown can sell to foreign interests and yet private industry cannot.

The other part of my question has to do of course with the necessity to recapitalize some of your liabilities. The Minister explained to us the underlying policy, and that is understandable; you are trying to divest yourself of some of the contingent liabilities and show a better pro forma when you sell your issues in the United States or in Europe. The question of course that we are asking ourselves all the time is how long it

[Translation]

M. Bandeen: Les deux décisions ont été prises pour des raisons distinctes. Toutes nos entreprises de camionnage sont contrôlées de façon permanente. Je vérifie les comptes trimestriellement avec la direction de ces entreprises et entre-temps on me soumet des rapports écrits. Les décisions sont prises en fonction des résultats, de l'immobilisation et des prévisions de bénéfices. Or d'après les prévisions, les sociétés Royal Transportation Limited du Manitoba et la Chapman Transport Limited n'étaient pas suffisamment rentables. Ceux qui nous les ont achetées estimaient sans doute qu'ils pourraient améliorer la rentabilité de ces entreprises ou bien qu'elles cadraient mieux avec leurs activités générales. Nous avons donc vendu ces entreprises à des gens qui vont continuer à les exploiter, du moins en partie. Pour nous, ces entreprises n'étaient plus rentables, elles ne cadraient pas avec le reste de notre camionnage.

M. Oberle: A qui avez-vous vendu la Chapman Transport Limited?

M. Bandeen: A Canadian Motorways, je crois.

M. Oberle: Est-ce une firme canadienne?

M. Bandeen: C'est une firme canadienne appartenant à des Britanniques.

M. Oberle: La vente a dû être approuvée par l'Agence d'examen de l'investissement étranger, j'imagine.

M. Bandeen: L'Agence d'examen de l'investissement étranger en a effectivement été saisie, mais je tiens à vous signaler que je n'ai rien eu à voir dans toute cette affaire, la Loi sur l'examen de l'investissement étranger prévoyant que les sociétés de la Couronne sont exemptées des dispositions de la loi. Nous avons fait examiner cette transaction par l'Agence d'examen de l'investissement étranger, laquelle nous a fait savoir que cela ne relevait pas de sa compétence. C'est donc en ce sens qu'il y a eu examen de la part de l'Agence.

M. Oberle: C'est exactement là où je voulais en venir et vous avez répondu à ma question sans que j'aie besoin de la poser.

M. Bandeen: Je ne veux pas vous induire en erreur. Je n'ai aucune idée de la raison pour laquelle les sociétés d'État sont exemptées en vertu de cette loi.

M. Oberle: Oui, et je suppose que vous êtes d'accord avec moi pour dire que c'est un phénomène étrange que la Couronne puisse vendre à des intérêts étrangers alors que l'industrie privée ne le peut pas.

L'autre partie de ma question porte sur la nécessité de remanier certaines parties du passif. Le ministre nous a expliqué la politique sur laquelle est fondée ce principe, et c'est compréhensible; vous essayez de vous départir de certains éléments du passif éventuel et de montrer une image plus rose de votre entreprise lorsque vous vendez des actions aux États-Unis ou en Europe. Nous nous demandons bien sûr constam-

[Texte]

will be till we have to go through the same exercise again. And the Minister made every effort, every conceivable effort, to assure that there will be a different approach to operating the railway henceforth and that certain new undertakings, certain new extensions into unprofitable areas will be looked at in that way and there will be greater subsidies from other sources to keep the railways in a fluid position. Are you involved in these discussions? Suppose—and I am only using this for an example—a decision is made to embark on certain recommendations of the Hall Commission and to extend certain rail lines into the northwest to incorporate a number of the existing rail lines under, whatever it is called, the Northwest Rail Authority, under the jurisdiction of the CN, how do we determine the subsidy and who makes that decision? Is that made in consultation with the provinces, in consultation with the end users, and yourself?

Mr. Bandeen: That is a pretty complicated question.

Mr. Oberle: Well, the question obviously is who decides first of all what new extensions should be undertaken.

Mr. Bandeen: Well, I wonder if I can just by analogy refer to two cases, or one anyway, where this has occurred in the past. And I am thinking here of the Great Slave Lake Railway which was constructed back in the sixties. When that line was under consideration there was a principal mine, the Pine Point mine, and principal traffic coming out. There was also the potential of developing the agricultural areas along the right-of-way and wheat movement, and also the supply of the northwest. But there was just no way that the investment could be justified, that you could ever anticipate a return on investment under normal circumstances. And those negotiations went on for quite a long period of time, and I think they involved all the people you have suggested. They certainly involved the mine, they involved us, they involved the CPR, they involved the province and the federal government. And finally a decision was made and a bargain was negotiated between ourselves and the federal government and the mining company and the other railways involved. So that railway got a higher division of the traffic coming off than normally would be so under the Canadian rules, and the government put in the capital cost of it and turned it over to us at no cost to the CNR and we came on an agreement.

Now, I would anticipate that something similar would happen for extensions into the north, that there would be negotiations between the province and the federal government and ourselves and any potential users of it, with some sort of a sharing of the costs and an understanding of how we were going to be financing it and operating the rail line.

Mr. Oberle: In your pro forma of financial projections for the year 1982, you have an increment of \$100 million a year almost in the application of your capital. Would any of this

[Traduction]

ment combien de temps il faudra avant que nous devions répéter la même procédure. Le ministre a fait tous les efforts imaginables afin de s'assurer que l'entreprise de chemins de fer sera gérée d'une manière différente dorénavant et que certains nouveaux projets ou prolongements dans des secteurs profitables seront étudiés dans cette perspective et que des subventions plus élevées en provenance d'autres sources permettront aux chemins de fer de maintenir leur situation financière positive. Participez-vous à ces discussions? Supposons par exemple qu'on décide de donner suite à certaines recommandations de la commission Hall et de prolonger certaines lignes ferroviaires dans le nord-ouest afin de faire tomber sous la juridiction du CN un certain nombre de lignes ferroviaires existantes qui appartiennent actuellement à l'administration des chemins de fer du nord-ouest ou quel que soit le nom de l'entreprise, comment calculons-nous la subvention à accorder et qui prend cette décision? Procède-t-on en consultation avec les provinces, en consultation avec les usagers et vous-même?

M. Bandeen: C'est une question assez complexe.

M. Oberle: Il faut bien sûr commencer par nous demander qui décide quels nouveaux prolongements doivent être entrepris.

M. Bandeen: Si vous le permettez, j'aimerais me référer à deux cas analogues, ou du moins à un cas où cela s'est déjà produit dans le passé. Je songe ici au chemin de fer du Grand Lac des Esclaves qui a été construit dans les années 1960. Au moment de l'étude de ce projet, il y avait une mine importante, la mine Pine Point, qui devait constituer le principal client à partir de cette région. Il était également possible de mettre en valeur des secteurs agricoles le long du passage en servitude et de transporter ainsi du blé, en plus d'approvisionner également le nord-ouest. Cependant, on ne pouvait en aucune manière justifier les grands investissements requis, on ne pouvait aucunement anticiper un rendement du capital investi dans des circonstances normales. Les négociations se sont donc déroulées pendant une longue période et je pense que tous les groupes que vous avez mentionnés y ont participé. Les représentants de la mine ont certainement participé, de même que nous, les autorités du CP ainsi que la province et le gouvernement fédéral. On a finalement pris une décision, nous avons négocié une entente avec le gouvernement fédéral, la compagnie minière et les autres sociétés de chemins de fer intéressées. Il en a résulté pour ces chemins de fer une clientèle plus divisée qu'elle ne l'aurait été normalement en vertu des règlements canadiens; c'est le gouvernement qui a investi les coûts en capital et nous a remis le projet sans frais pour le CN; nous en sommes donc venus à un accord.

Je crois que la même chose pourrait se produire pour des prolongements dans le nord, que des négociations auraient lieu entre la province, le gouvernement fédéral, nous-mêmes et tous les usagers éventuels, afin d'établir une répartition des coûts et d'en venir à une entente sur la façon dont serait financée et gérée la ligne ferroviaire.

M. Oberle: Dans vos projections financières pour l'année 1982, vous indiquez une augmentation de près de 100 millions de dollars par année dans les fonds utilisés. Est-ce qu'une

[Text]

capital be directed toward some of these extensions you are talking about, particularly in the northwest of our country?

• 2125

Mr. Bandeen: It is not anticipated in these figures unless we concede that it is going to be self-generating or self-supporting. The investment here listed is only that investment which we would make on a commercial basis. To the extent that there are noncommercial investments, either in that or in upgrading and rehabilitating grain lines, they would be above and beyond this figure.

Mr. Oberle: I see. What about the double tracking of the western line?

Mr. Bandeen: It is all in here.

Mr. Oberle: It is in there.

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. Oberle: What about the procurement of rolling stock?

Mr. Bandeen: It is in there.

Mr. Oberle: But you would not put in there, say, an extension or a tie-in from the BCR to the CNR or to the NAR over to Manning, Alberta, or anything like that.

Mr. Bandeen: We have only put in here what we have planned for and what we can foresee, and anything like that would be an extraordinary item which would have to go above and beyond these figures or else there would be a substitution. And I hasten to say that these pro forma figures are a forecast or an estimate only. They are our idea of the area or the general magnitude.

Mr. Oberle: Yes. I suppose the way you have arrived at these figures is not anything that you would care to . . .

Mr. Bandeen: We have five-year plans, based on the forecast of traffic in the various divisions. We know what our present plant or capacities are and we try to forecast what the needs are. Then, we know the history of our existing assets, equipment and rail and trucks and telecommunications, and we try to plan what expansion is needed and where it is needed. Then we go back and price it and add it up, and we get these figures. The problem with that, of course is that if these forecasts do not prove to be true, then you can greatly reduce it.

I hasten to say, of the period we are going through right now, that five years ago we forecast this period, or three years ago, and we anticipated that there would be much more growth than there has been. When you are looking ahead you cannot forecast a recession or a fluctuation in the GNP or the general economy of Canada.

So we had anticipated that the growth, which in the early seventies had been fairly significant—we were going at 8.25 per cent compounded in the first four years of this decade. If we extend it to the end at 6 per cent—and of course, for the

[Translation]

partie de ces capitaux serait consacrée à certains de ces prolongements dont vous parlé, en particulier à celui vers le nord-ouest de notre pays?

M. Bandeen: Ce n'est pas prévu dans ces chiffres, à moins que nous admettions que l'entreprise se suffira à elle-même, c'est-à-dire qu'elle couvrira ses frais. Les investissements énumérés ici représentent seulement les investissements que nous ferions sur une base commerciale. Si jamais nous décidions de faire des investissements non commerciaux, que ce soit dans ce domaine ou dans l'amélioration des lignes de transport de céréales, ils seraient en sus de ces chiffres.

M. Oberle: Je vois. Et la double voie pour la ligne de l'Ouest?

M. Bandeen: Elle est incluse ici.

M. Oberle: Elle est incluse.

M. Bandeen: Oui.

M. Oberle: Et l'achat du matériel roulant?

M. Bandeen: Il est inclus.

M. Oberle: Mais vous n'y incluriez pas, par exemple, un prolongement ou un raccordement des chemins de fer de la Colombie-Britannique au CN ou au NAR jusqu'à Manning (Alberta) ou autre chose du genre.

M. Bandeen: Nous n'y avons inclus que ce que nous avons planifié et ce que nous pouvons prévoir, et tout projet de ce genre constituerait un poste extraordinaire pour lequel le financement serait au-dessus de ces chiffres ou alors il faudrait effectuer une substitution. Je m'empresse d'ajouter que ces chiffres représentent une prévision ou une estimation seulement. Il s'agit uniquement d'une idée de ce qui se passera, ou d'un aperçu général.

M. Oberle: Oui. Je suppose que vous ne seriez pas disposé à nous expliquer comment vous en êtes arrivé à ces chiffres . . .

M. Bandeen: Nous avons des plans quinquennaux fondés sur la prévision des mouvements prévus dans les diverses divisions. Nous savons quelle est la capacité actuelle de nos installations et nous essayons de prévoir quels seront les besoins à venir. Nous savons ce qui s'est passé jusqu'ici dans le cas de nos actifs, de notre matériel, des rails, des camions et des installations de télécommunications, et nous essayons de prévoir quelle expansion est nécessaire et à quel endroit. Nous attachons ensuite des prix à ces projets, nous additionnons le tout et voilà les chiffres que nous obtenons. La difficulté réside, bien sûr, dans le fait que si les prévisions ne se concrétisent pas, les chiffres devront être considérablement réduits.

Je m'empresse d'ajouter qu'il y a cinq ans, ou plutôt trois ans, nous avons fait des prévisions pour la période que nous traversons actuellement, et nous avions prévu une croissance beaucoup plus grande que celle qui s'est produite. En regardant l'avenir, on ne peut pas prévoir une récession ou une fluctuation du PNB ou de l'économie générale du Canada.

Nous avons donc prévu que la croissance, qui avait été grande au début des années 70 . . . La croissance se faisait à un taux composé de 10.25 p. 100 pendant les quatre premières années de cette décennie. Si nous allons jusqu'à la fin au taux

[Texte]

last few years that has not come about, we have been at 2, 3, 4 per cent. So we have been able to curtail our capital expenditures. We do not need it as quickly. We have done that and you will find that in 1977 our capital expenditures were lower than they were in 1976, and again that was lower than 1975. You have to realize that this is just projecting that the economy is going to go smoothly and we are going to need that amount of capital.

Mr. Oberle: Again, you have avoided my question a little bit. I was really asking you whether you could tell us for the next five years how you had arrived at these figures and what projects you had in mind when these figures were calculated.

Mr. Bandeen: This would have been just taking a look at the forward traffic, as we estimate it now, and preparing our plant and equipment to be able to move that traffic, and taking into account when the equipment will be running out and may have to be replaced, the wear and tear on our plant, our ties, our tracks, our various facilities and what it is going to cost to replace them. We have costed those, we have put in a factor for inflation, an estimate of what the inflationary cost would be, and added up the figures, and that is how we get the capital projects.

Mr. Oberle: Okay. I have asked the Minister, both in the House and in the Committee at the last two meetings, about any discussions that may have been held with officials of CNR or officials of his department and the Government of British Columbia and the British Columbia Railway in respect of the recommendations to abandon 250 miles, roughly, of their northern section from Fort St. John to Fort Nelson.

The Minister led me to understand at the last Committee meeting that there were some preliminary discussions with officials of the CNR and his department but they were of a very preliminary, exploratory nature. Could you tell us whether these discussions have now accelerated or whether there is any move afoot to have the CNR assume some of the ownership, the assets of the BCR in the northern regions of British Columbia.

Mr. Bandeen: I can state categorically that I have not had any discussions with the Minister or anybody in the ministry on that subject. It is conceivable that there have been discussions on a technical level about the problem and any possible solution, but it certainly has not escalated to the point where I have been involved and it will be before we get involved in any way, shape or form.

[Traduction]

de 6 p. 100... Au cours des dernières années, bien sûr, les prédictions ne se sont pas réalisées, car le taux de croissance a été de 2.3 et 4 p. 100. Nous avons donc pu diminuer nos dépenses en capital. Nous n'en avons pas besoin aussi rapidement. Nous l'avons fait et vous constaterez qu'en 1977, nos dépenses en capital étaient inférieures à celles de 1976, qui étaient elles-mêmes inférieures à celles de 1975. Vous devez comprendre que nous prévoyons simplement que l'économie va progresser sans heurt et que nous aurons besoin de cette quantité de capitaux.

M. Oberle: Vous avez encore une fois contourné un peu ma question. Je vous demandais si vous pouviez nous dire comment vous aviez obtenu ces chiffres pour les cinq prochaines années et quels projets vous envoyiez lorsque vous avez calculé ces chiffres.

M. Bandeen: Nous avons simplement essayé de déterminer quel serait le trafic à venir, d'après nos estimations actuelles, en prévoyant également les installations et le matériel nécessaire pour effectuer ce transport, tenant compte également du moment où le matériel actuel deviendrait inutilisable et devrait, par conséquent, être remplacé, sans oublier l'usure de nos installations, de nos raccordements, de nos rails, de nos divers bâtiments, et calculant ce qu'il en coûtera pour les remplacer. Nous avons calculé tous ces coûts majorés par certains taux d'inflation, c'est-à-dire une estimation de ce que l'inflation ajoutera aux coûts, et nous avons additionné tous ces chiffres pour obtenir le total de nos prévisions d'investissement en capital.

M. Oberle: Très bien. J'ai posé une question du Ministre à la Chambre et au Comité à l'occasion des deux dernières réunions, au sujet des pourparlers qui ont pu avoir lieu entre des hauts fonctionnaires du CN ou de son Ministère et des hauts fonctionnaires du gouvernement de la Colombie-Britannique et des chemins de fer de la Colombie-Britannique au sujet des recommandations voulant qu'ils abandonnent environ 250 milles de leur section septentrionale, de Fort St. John à Fort Nelson.

Le Ministre m'a donné à croire lors de la dernière réunion du Comité que des pourparlers préliminaires avaient eu lieu entre des hauts fonctionnaires du CN et de son Ministère, mais qu'il s'agissait de pourparlers très préliminaires, de pourparlers d'orientation. Pourriez-vous nous dire si ces pourparlers sont maintenant plus avancés et s'il a été question que le CN obtienne une partie des actifs des chemins de fer de la Colombie-Britannique dans les régions septentrionales de cette province?

M. Bandeen: Je peux vous dire catégoriquement que je n'ai eu de discussion ni avec le ministre ni avec quiconque au ministère à cet égard. Il est concevable qu'il y a eu des discussions au niveau technique portant sur ce problème et sur des possibilités de solutions, mais les choses n'en sont certainement pas arrivées au point où j'ai été impliqué dans cette question d'une façon ou d'une autre.

[Text]

Mr. Oberle: There has not been an official approach from the Province of British Columbia, either the railway or the government, to you?

Mr. Bandeem: Not to the Canadian National, not to me personally, no.

The Chairman: Thank you, Mr. Oberle.

Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman.

Dr. Bandeem, in spite of anything that may have been said, we are here to help you run an efficient Canadian National Railway. You as President, in your position, do you feel that you have sufficient financial management and control of your over-all operation? Do you feel that you have your finger on the over-all financial administration of the operations?

Mr. Benjamin: You do not expect him to say no to that. That is like asking you if you are going to get elected.

Mr. Bandeem: The answer to your question is yes, I think we do. Now, that does not mean there is not room for improvement and change. As you probably know, we have over the last three or four years been changing the financial control. We have set up profit centres, and the reason for setting them up was to get a greater degree of control over the individual aspects of the corporation. We have been successful in doing that.

Now I anticipate that over the years there will be increasing developments and changes in method of control and we will follow them, but at the moment I think we have very good control over the expenditures of the corporation, the capital and operating expenditures.

Mr. Towers: What about your return for dollars spent or dollars investigated, or even man-hour return? Do you feel that you have had an acceptable return on this? This is one of the main problems, I think, that all Crown corporations have to come to grips with. It is difficult to establish whether or not you are getting an adequate return for the dollar invested.

Mr. Bandeem: I do not think that you can say we have had an adequate return in the past. I do not want to get into a criticism of what has gone on in the past. I was a part of it so it is as much my responsibility as anyone else's, but I do not think that in the hard, cold financial respect we have had an adequate return in the past on all aspects of the corporation. This is one of the things we are trying to do. This is why we have set it up in profit centres; this is why we have applied the financial controls that we now have to the corporation. I think that our productivity increase in the last few years has been very significant. Our number of employees has declined from well over 85,000 down to 78,600, or whatever it was last year, and is continuing to decline while our volume of traffic is going up. I think this is a great tribute to the employees of the company that they are able to do this, able and willing to do this, so that I do not think that I as President am ever going to be happy and make the statement that I am totally happy with the return on investment, because you always see areas and directions in which you can get improvement.

[Translation]

M. Oberle: La province de la Colombie-Britannique ne vous a pas contacté de façon officielle, je veux parler soit de la société du chemin de fer, soit du gouvernement?

M. Bandeem: En tout cas pas le Canadien National, on ne m'a pas contacté personnellement, non.

Le président: Merci, monsieur Oberle.

Monsieur Towers.

M. Towers: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Bandeem, en dépit de tout ce que l'on a pu dire, nous sommes ici pour vous aider à gérer de façon efficace les Chemins de fer nationaux du Canada. Étant donné que vous en êtes le président, estimez-vous que vous avez une gestion et un contrôle financiers suffisants des opérations dans leur ensemble?

M. Benjamin: Vous ne vous attendez sans doute pas à ce qu'il réponde non à cette question, cela serait comme vous demander si vous allez vous faire réélire.

M. Bandeem: La réponse à votre question est oui. Cela ne signifie évidemment pas qu'aucun changement ni amélioration ne soit nécessaire. Comme vous le savez sans doute, nous avons apporté des modifications au cours des 3 ou 4 dernières années dans le contrôle financier. Nous avons établi des centres de bénéfices afin d'avoir un plus grand contrôle sur les différents aspects de la société, ce qui a été fructueux.

Je m'attends à ce qu'au cours des années la méthode de contrôle s'améliore mais je crois qu'à l'heure actuelle nous contrôlons très bien les dépenses de la société, je veux parler des dépenses d'immobilisation et d'exploitation.

M. Towers: Que vous ont rapporté vos investissements? Leur rendement fut-il bon? Je crois qu'il s'agit-là d'un des problèmes fondamentaux auxquels se heurtent toutes les compagnies de la Couronne. Il est difficile de savoir si vos recettes d'investissement sont suffisantes.

M. Bandeem: Je ne crois pas que l'on puisse dire que cela ait été le cas dans le passé. Je ne voudrais cependant pas critiquer cette période de notre histoire; je ne rejette pas toute responsabilité, mais je ne crois pas que, d'un point de vue strictement financier, nos recettes aient été suffisantes dans le passé. C'est un des problèmes auxquels nous nous attaquons à l'heure actuelle. C'est la raison pour laquelle nous avons établi ces centres de bénéfices, c'est la raison pour laquelle nous avons prévu des contrôles financiers. Notre productivité a augmenté considérablement au cours des quelques dernières années. Le nombre d'employés est passé de 85,000 à 78,600 environ l'an dernier et le nombre continue à diminuer alors que notre volume de transport augmente. Je crois qu'il faut féliciter les employés de notre compagnie car ils font du bon travail. En tant que président de la société, je ne crois que je puisse jamais me considérer heureux de la situation et dire que les recettes sont tout à fait ce qu'elles devraient être, étant donné qu'il est toujours possible d'améliorer les choses en ce domaine.

[Texte]

But if it is any consolation, I was reading the report of the American Association of Railways last year and I believe that they estimate for 1977 a return on investment of 1.8 per cent. We did better than that, significantly.

Mr. Towers: You would agree with me, Dr. Bandeen, that as far as the financial management and control of the corporation is concerned, this bill really would not have any effect on it at all, while it would have a definite effect on your financial statement and certainly on your over-all financial picture; but as far as the basic operation of the CN is concerned, it really would not have any effect on the management of it at all. Would you agree with that?

Mr. Bandeen: No, I do not think I could agree with that. I would like to explain, if I could, why I think it would have an effect. It is the same thing as we are trying to do with the profit centres. I am trying in a miniature way to do with each one of the profit centres precisely what I am suggesting or I hope this bill will do to us. It makes us live within our cash generation; it makes us generate sufficient profitability to have retained earnings, to be able to maintain a debt-equity ratio that allows us to finance externally. This control is very positive and it is there. We are planning to do the same thing, and have done it, with a lot of the profit centres. It has an amazing effect on the attitude towards expenditures, capital expenditures and operating expenditures, when you can tie in the amount of capital that a division or, in our case, a corporation is going to get in the future with what they can earn; you get a very tight control.

• 2135

If the two are totally divorced, if the capital statement is so historically oriented that it does not have any meaning and you cannot retain earnings, then you have the worst possible situation and that is precisely what we are in right now. Under the present bill we cannot retain earnings, so what is the purpose of having earnings—I do not say that for me, I am just saying it generally; I do not think I could work any other way. What is the purpose of having earnings if you cannot retain them? Under this bill it is proposed that we retain the earnings and use these to finance the capital expansion and if our capital expansion is too great, then our debt-equity ratio will get out of whack, we will not be able to finance and our profitability will go down.

I think the checks and balances are very important—they are very important to me. Now, we could pretend they are there, we could operate as if they were there, but it is not the same as really struggling with it. So I think what will come out of this will be a degree of accountability and responsibility that we have never had in the past. We no longer could go and submit a budget to Ottawa and just say we are going to borrow so much money from the government or raise it somehow. It would have to be tied in and we would have to explain to the market, to the people who were lending us money and to you people to whom we would be reporting annually, what we were doing and I think this control is very real and very important to us as an operation. If we do not get it in the bill, we are going to have to substitute something similar to that within the

[Traduction]

Cependant, si cela peut nous consoler, je puis vous dire que l'Association américaine des chemins de fer dans son rapport de l'année passée a évalué le rendement des placements à 1.8 p 100 pour 1977, nous avons dépassé ce chiffre de beaucoup.

M. Towers: Vous serez sans doute d'accord avec moi, monsieur Bandeen, pour dire qu'en ce qui concerne la gestion et le contrôle financiers de la société, ce projet de loi n'aurait aucun effet; les dispositions de ce projet de loi auraient un effet cependant sur le bilan financier et sur la situation financière générale; en ce qui concerne l'exploitation générale du CN, ces nouvelles dispositions n'auraient aucun effet sur la gestion de cette société n'est-ce pas?

M. Bandeen: Non, je ne serais pas prêt à dire cela. J'aimerais vous expliquer la raison pour laquelle je crois au contraire que l'impact serait important et irait dans le même sens que pour les centres de bénéfices. En microcosme, j'essaie de réaliser dans ces centres précisément ce que les dispositions de ce bill réaliseront. Le but est de dégager suffisamment de bénéfices pouvoir les réinvestir, nous voulons être suffisamment solvables pour pouvoir emprunter sans recourir au gouvernement. Il s'agit là d'un contrôle très positif qui existe déjà dans le cas de ces centres en question. Lorsqu'il est possible de relier le capital d'une division ou d'une société à ses recettes, cela signifie que le contrôle est très efficace.

Si par contre, il est impossible de le faire, si de tout temps les choses ont été différentes, si on ne peut conserver les bénéfices, on se trouve alors dans la pire situation, qui est la nôtre à l'heure actuelle. En effet, à l'heure actuelle, nous ne pouvons réinvestir nos bénéfices. A quoi sert-il alors d'en avoir? Le projet de loi prévoit que l'on puisse garder les bénéfices afin de les réinvestir, cela permettra une expansion de l'immobilisation. Si cette expansion est trop grande, si notre ratio de solvabilité n'est pas raisonnable, nous n'aurons pas les fonds nécessaires pour le financement et notre marge bénéficiaire diminuera.

A mon avis, les contrôles et vérifications sont très importants. Évidemment il est toujours possible de faire comme si ces contrôles existaient, ce qui n'est pas la même chose que de devoir en tenir compte en pratique. Le résultat de l'application des dispositions de ce projet de loi sera une plus grande responsabilité que par le passé. Il nous sera impossible de présenter un budget à Ottawa et d'emprunter autant d'argent du gouvernement ou d'essayer d'obtenir une augmentation. Nous devons nous expliquer auprès de nos prêteurs et des personnes à qui nous devons rendre compte annuellement. Je crois qu'un contrôle de ce genre est très réel et très important pour une exploitation comme la nôtre. Si ce projet de loi n'était pas adopté, nous devrions substituer des dispositions

[Text]

corporation in order to get a measure of control and discipline in our total expenditures.

Mr. Roy: Did you get the message?

Mr. Towers: Pardon?

Mr. Roy: I hope that you get the message.

Mr. Towers: Well, listen, I will just tear that apart in a minute too, if you want me to, sir.

The point is Dr. Bandeen that you are talking about the morale of the individual then and this goes right back to what I was speaking about in my very first question. Do you have control or do you not? You are saying that if you can get the guys up on a higher plateau, they are going to take more pride in their work and they are going to do a better job. I presume that is what you have just been saying, but if you are going to leave them down here, they are not going to be interested in their job, they could care less, and therefore you as President do not have control over this.

Mr. Bandeen: No, I am sorry, I misled you. What I am saying is that in the past and currently, before the bill is passed, there is no relationship between the earnings, the profitability of the corporation and what we can spend on capital. Under the present act all of the earnings of the corporation have to be returned to Ottawa as a dividend. We cannot retain any of it. There is no incentive to earn \$215 million in 1981 because you cannot retain any of it, you cannot use any of it. It all must pass through as being a total dividend on the preferred stock and then on the common stock.

On the other side, there is no limitation on the capital expenditures as there is in a normal corporation. Because we do not have an earnings picture, because we do not have the right to retain earnings, because our financing is not done on a commercial basis, the size of the capital that is spent annually is dependent on other things, such as the plans, the future, looking ahead, the type of thing that is all good and all necessary. What this would add, if we get the bill, is we would have to find out how to finance that and that is a very important aspect when you are doing a capital program.

At the moment the financing of it is done not related to the earning power of the particular segment of the corporation. To me that is a tremendous tool for control. We are controlling within the law as it now stands, we have good control on our expenses, we have good control on capital, but we do not have to relate the two. We do not have to relate our capital expenditures in the future to our earning power now and I think that is wrong and I think what this bill would do is force us like any other corporation to relate our capital expenditures and our plans for the future to our earning power in a very real way. And this would be a discipline which I welcome and I hope we can get and that is why I like certain aspects of this bill.

Mr. Towers: Yes. I am sure, Dr. Bandeen, that possibly the people who sat around the table 36 years ago probably said the same thing and while it may be desirable, I would certainly like to see some guarantee built into this and some guidelines established whereby we would know that this is going to take place. Just because statements are made in this Committee

[Translation]

semblables afin d'avoir un degré de contrôle et de discipline des dépenses.

M. Roy: Vous avez compris?

M. Towers: Pardon?

M. Roy: Je suppose que vous avez compris.

M. Towers: Je m'attaquerai à tout ceci dans quelques instants, si vous le voulez.

En fait, monsieur Bandeen, vous parlez du moral des employés et c'est précisément de cela dont je parlais dans ma première question. Le contrôlez-vous oui ou non? Vous dites que si le moral de ceux-ci est excellent, ils seront plus fiers de leur travail et ils feront un meilleur travail. Cependant, si vous le laissez tomber, ils ne seront pas intéressés à travailler convenablement et vous n'aurez aucun contrôle sur toute la situation.

M. Bandeen: Je m'excuse, mais je me suis mal exprimé. Tout ce que je veux dire, c'est qu'il n'y a jamais existé de rapport entre les recettes et les bénéfices de la société et ses immobilisations. Aux termes de la loi qui nous régit actuellement, tous les profits de la société sont renvoyés à Ottawa sous forme de dividende. Nous n'en retenons aucun. Il n'y a rien qui nous stimule par exemple à gagner 215 millions de dollars en 1981, puisque nous ne pouvons rien garder de cette somme. Tout ce bénéfice est considéré comme dividende total pour les actions préférentielles puis ordinaires.

D'autre part, il n'y a aucune limite aux dépenses d'immobilisation contrairement à ce qui se passe dans une société normale. C'est précisément parce qu'on n'encourage pas les bénéfices, parce que nous ne pouvons réinvestir nos bénéfices, parce que notre financement n'est pas fait sur une base commerciale, que le montant du capital dépensé annuellement dépend d'autres facteurs, comme les plans pour l'avenir, les besoins. Si le projet de loi était adopté, nous devrions nous préoccuper dès lors de tout cet aspect de financement qui est un aspect très important.

A l'heure actuelle, ce financement n'est pas relié aux bénéfices réels des différents secteurs de la société, ce qui serait pourtant à mon avis un moyen de contrôle extrêmement efficace. Évidemment, nous avons un bon contrôle de nos dépenses à l'heure actuelle; nous avons également un bon contrôle du capital, mais les deux ne sont pas reliés. Les dépenses futures ne sont pas reliées à nos bénéfices actuels, ce qui à mon avis est une erreur. Si le projet de loi était adopté, il n'en serait plus de même et nous fonctionnerions alors comme toute autre société. Je serais très heureux de voir la société se plier à cette exigence et c'est la raison pour laquelle je suis en faveur de certaines dispositions du projet de loi.

M. Towers: Les personnes qui se sont assises autour de cette table il y a 36 ans ont probablement déclaré la même chose et même si une telle situation était souhaitable, j'aimerais avoir certaines garanties et certaines directives qui nous permettraient de savoir que c'est bien ce qui va se passer. Le simple fait qu'on fasse des déclarations en comité ne veut pas néces-

[Texte]

does not necessarily mean to say that it is going to happen, and this is the part that really concerns me. I appreciate one statement you made, where you related it to incentive. I think this is very important, it is something that has been lost in our society, for some reason or other, and any time you can build incentive into any situation you are certainly going to be better off. I know, and so do you, that there have been many individuals and many corporations who have dug themselves out of a hole by incentive. I fail to recognize why there should be any more incentive if you are out of debt or in debt, in fact, I think possibly there should be more incentive if in you are in debt in order to get out.

I wonder whether you could tell me; how many corporations do you have, in CN subsidiaries?

Mr. Bandeen: I can tell you that we have a list of them in the annual report by name. I must confess that I have not counted them.

Mr. Towers: I have just counted them, sir, and I count them up to 52 and 23—that would be 75. Is that correct?

Mr. Bandeen: That is essentially the number, yes.

Mr. Towers: Do you, as president, have your finger on all these corporations?

Mr. Bandeen: The companies that were comprised in the original Canadian National Railways Act—which are quite a number of them—I am automatically president of, as being president of the CN, and the board is the board, and the chairman is the chairman. On the remaining ones that are not comprised, I am either chairman of them or president of them, depending on the corporation. I cannot tell you that I control each one of those on an individual, day-by-day basis, but either I do it as chairman and have a president and CEO of them whom I have faith in and have reports on and have a rapport with, or else I am president of them myself.

The Chairman: Thank you, Mr. Towers.

Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Roy mentioned the CNR annual report, about page 21, which states:

The net benefit to the government of the planned restructuring under Bill C-17 is projected to be a saving of \$235 million over the next five years . . .

Then, of course, it goes into all kinds of detail about different formulas. I do not know whether or not they are right, I could not say, nobody in this Committee could. Then we have the Coopers & Lybrand form letter, which . . .

Mr. Roy: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Roy, on a point of order.

Mr. Roy: It is not only in the annual report. A statement was made by Dr. Bandeen in his opening remarks in Issue 17, Monday, April 3. Please, you should read that statement, it is in the Committee's report.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

Mr. McKenzie.

[Traduction]

sairement dire que cela va produire, et c'est ce qui me préoccupe. La déclaration que vous avez faite au sujet des encouragements est très importante. C'est une notion qui n'a plus cours dans notre société, pour une raison ou pour une autre, et à chaque fois qu'on peut offrir des encouragements, la situation ne peut que s'améliorer. Je sais, tout comme vous, que de nombreuses personnes et de nombreuses sociétés se sont sorties des situations difficiles grâce à des encouragements. Je ne vois pas comment le fait de ne pas être endetté pourrait être un encouragement en fait, c'est peut-être le fait d'être endetté qui peut inciter le plus à essayer de s'en sortir.

Combien y a-t-il de filiales du CN?

M. Bandeen: Il y a en toute une liste dans le rapport annuel. Je dois avouer que je ne les ai pas comptées.

M. Towers: Je viens de les compter, monsieur, j'en ai compté 52 et 23—ce qui donne 75. Est-ce exact?

M. Bandeen: Je crois, oui.

M. Towers: En tant que président, exercez-vous un certain contrôle sur ces sociétés?

M. Bandeen: Étant le président du CN, je suis automatiquement le président des sociétés qui figuraient dans la Loi originale sur les chemins de fer nationaux du Canada—il y en avait un bon nombre. En ce qui concerne les autres, je suis soit le président du conseil d'administration ou le président de la société, tout dépend de la société. Je n'exerce pas un contrôle quotidien sur chacune d'entre elle, mais je suis soit le président de la société, soit le président du conseil d'administration, auquel cas je suis en contact avec le président et l'administrateur délégué auxquels j'accorde ma confiance.

Le président: Merci, monsieur Towers.

Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président.

M. Roy a parlé du rapport annuel des chemins de fer nationaux du Canada, qui dit à la page 21:

Pour le gouvernement, le bénéfice net de la restructuration prévue aux termes du projet de loi C-17 se traduirait par des économies de 235 millions de dollars dans les cinq prochaines années.

Il passe ensuite à toutes sortes de détails au sujet des différentes formules. Je ne sais pas si c'est exact, je ne pourrais pas le dire, aucun membre du Comité ne pourrait le dire. Il y a ensuite la lettre de Coopers & Lybrand qui . . .

M. Roy: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: M. Roy, un rappel au Règlement.

M. Roy: Ce n'est pas seulement dans le rapport annuel. M. Bandeen l'a dit en faisant sa déclaration préliminaire qui figure dans le fascicule 17, du lundi 3 avril. Vous devriez lire cette déclaration, elle est reprise dans le rapport du Comité.

Le président: Merci, monsieur Roy.

Monsieur McKenzie.

[Text]

Mr. McKenzie: We get the form letter that Coopers & Lybrand lists in every Crown corporation they supposedly scrutinize, and every letter is the same thing. As I say, it is a form letter. It says:

Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards . . .

And that is all it is, they look to see whether you have everything in the right column, as an accountant lists things. We went through this with Air Canada when they were before us last year. At that particular time, Air Canada had over 200,000 air tickets they could not account for. I do not know how an auditing firm could give them a clean bill of health when there were 200,000 tickets they could not account for. So you can understand why we are asking for the Auditor General to step in, because this is nothing but a form letter, which is in every one of these statements.

Mr. Mazankowski, in questioning Mr. White, on April 5, asked him whether CNR was complying with the Pension Benefits Standards Act, which in their view is meeting their commitments and obligations. Mr. Mazankowski went on to say:

I take it that you are saying that the Pension Benefits Standards Act is not a sufficient bench-mark to provide the employees with a realistic pension. Is that correct?

And Mr. White, who was here as a witness, stated:

No, that is not correct. That act was passed specifically to compel employers to pay their debts into the pension funds, and to pay them in full, as of the date it came into effect . . .

which was October 1, 1967.

Mr. Mazankowski went on to question Mr. White, and . . .

The Chairman: Excuse me, Mr. McKenzie. I am sorry to interrupt you, but could you just give me the page from which you are reading?

Mr. McKenzie: April 5, page 19:13. They were talking about when this pension problem is going to be cleaned up. Mr. White said it is going to be resolved in the year 2027, according to Dr. Bandeen. Mr. White went on to say: the act was passed in 1966 and it required all employers to fund their pension funds fully on or before October 1, 1967. Why have they not been fully funded? This is a statement. Also, Mr. White pointed out that Dr. Bandeen stated yesterday that the pensioners are not subsidizing the company and they are not subsidizing the active employees. Our actuaries say this is a ridiculous statement. It can be shown not to be realistic. This is what we propose to do. As soon as I get back to Vancouver we will proceed to expose the policy. Mr. White phoned me today from Vancouver. He has met with his actuaries and attorneys and his documented statement is coming to back up his statement. I just want to get that on the record—why we cannot rubber-stamp your bill under these circumstances. I am very sorry we cannot. I have to be a responsible elected official, who is not going to rubber-stamp anything as ridiculous

[Translation]

M. McKenzie: Nous avons la lettre circulaire qui accompagne toutes les vérifications de sociétés d'État effectuées par Coopers & Lybrand, c'est toujours la même lettre. Comme je l'ai dit, c'est une lettre circulaire. Elle se lit comme suit:

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues . . .

Et c'est tout ce qu'ils font. Ils vérifient les comptes afin de voir si tous les chiffres sont dans la bonne colonne, comme un comptable le ferait. Nous en avons discuté avec Air Canada lorsqu'elle a comparu devant nous l'année dernière. A cette époque, il y avait plus de 200,000 billets qui n'étaient pas inscrits. Je ne vois pas comment un bureau de vérification a pu leur donner une attestation alors qu'il y avait 200,000 billets qui n'étaient inscrits nulle part. Vous pouvez donc comprendre pourquoi nous demandons au Vérificateur général de prendre des mesures, parce que ce n'est qu'une lettre circulaire qui figure à la fin de tous ces bilans.

M. Mazankowski, lorsqu'il a interrogé M. White le 5 avril, lui a demandé si le CN respectait la Loi sur les normes des prestations de pension, ce qui signifie que la société s'acquitte de toute ses responsabilités et obligations. M. Mazankowski a poursuivi en disant:

Vous semblez dire que la Loi sur les normes de prestation de pension ne fixe pas des normes assez généreuses pour obliger l'employeur à verser à l'employé retraité une pension réaliste. Est-ce exact?

Et M. White, qui était notre témoin a répondu:

Non, ce n'est pas exact. Cette loi a été adoptée précisément pour obliger l'employeur à verser tous les montants dus au fonds de pension et à les verser en entier à la date d'entrée en vigueur de la loi, . . .

c'était le 1^{er} octobre 1967.

M. Mazankowski a poursuivi son interrogatoire, et . . .

Le président: Excusez-moi, monsieur McKenzie. Je suis désolé de vous interrompre, mais pourriez-vous me dire à quelle page vous êtes?

M. McKenzie: C'était le 5 avril, page 19:13. Ils parlaient de la date à laquelle le problème des pensions allait être résolu. M. White affirmait que, selon M. Bandeen, le problème sera résolu en l'an 2027. M. White poursuivait en affirmant que la loi, adoptée en 1966, exigeait que tous les employeurs financent complètement leur régime de retraite le 1^{er} octobre 1967 ou avant. Pourquoi cela ne s'est-il pas fait? C'était pourtant précisé. Également, M. White rappelait que M. Bandeen précisait que les pensionnés ne subventionnaient pas la société, non plus que les employés actifs. Nos actuaires soutiennent que c'est là une déclaration ridicule. On peut prouver que cela n'est pas réaliste. C'est ce que nous avons l'intention de faire. Sitôt que je serai de retour à Vancouver, nous déconcerons cette politique. M. White m'a téléphoné aujourd'hui de Vancouver. Il a rencontré ses actuaires et ses avocats, et son rapport détaillé arrivera pour appuyer sa déclaration. Je voulais simplement que cela se trouve au compte rendu—pour expliquer pourquoi nous ne pouvons approuver votre bill sans poser de questions dans ces circonstances. Je suis très désolé

[Texte]

lous as this in light of the evidence presented. I just want that on the record.

I am going to have to excuse myself, because I am speaking on the adjournment debate in 10 minutes. Thank you.

Mr. Bandeen: I would like to respond.

Mr. McKenzie: If you could put the answer on the record I will read it when I get the minutes and I will forward them to Mr. White. But I have to get to the House because I am on in 10 minutes.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Bandeen.

Mr. Bandeen: I would like to respond to the first part of the question, which dealt with our outside auditors. I think Coopers and Lybrand are respected, well-known chartered accountants. I have a very high regard for them. They look at our accounts in good detail; in tremendous detail. This is anything but a form letter that is included. It is a result of a tremendous amount of work not only by them but by our own accounting staff. I think it is an insult to them to contend that it is a form letter. I feel very strongly on that. We pay them a considerable amount of money. I think they do a very good job.

As to the second question, or the second part of the question, why is the CN not funded on October 1, 1967, I believe Mr. White's statement is only partially complete. It had to be funded or else we had to have a provision for funding and had to undertake an obligation to have it funded, which we did in 1967. We met the Pension Benefits Standards Act requirements totally. On this I can only refer you to the Superintendent of Insurance, who is responsible for this and to whom we have to report and get our clearance each year, as does, as far as I know, every other federal corporation in the country. We have been doing that certainly since the inception of the Pension Benefits Standards Act.

The rest of the question I am afraid I do not remember in detail. If anyone does . . . I think it referred to what Mr. White is going to produce in the way of a statement. I suppose we have to await his statement. All I can say is that each year we have outside actuaries who look at our situation. We have it reviewed at least every third year, as is required by law. The Superintendent of Insurance looks at it in great detail and has to authorize and approve anything we do.

I wonder if I could make just one other statement. While I realize this is an important aspect of CN's operation, and any corporation's operation, I hope the people concerned know the harm this is doing to some individuals in the country. I have had letters and telephone calls from people who do not under-

[Traduction]

que nous ne puissions le faire. Je dois être représentant élu responsable et ne pas approuver automatiquement un bill aussi ridicule, compte tenu des témoignages présentés. Je voulais tout simplement que cela se trouve au compte rendu.

Vous allez devoir m'excuser, car je dois entreprendre un discours dans le cadre du débat sur l'ajournement dans dix minutes. Merci.

M. Bandeen: J'aimerais répondre.

M. McKenzie: Si vous voulez inscrire votre réponse au compte rendu, je la lirai quand j'obtiendrai le procès-verbal, et je la communiquerai à M. White. Mais je dois partir pour la Chambre, car c'est mon tour dans dix minutes.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: J'aimerais répondre à la première partie de la question, à propos de nos vérificateurs de l'extérieur. A mon avis, Coopers et Lybrand sont des comptables agréés bien connus et respectés. J'ai beaucoup d'estime pour eux. Ils étudient nos livres en détail; ils les scrutent à la loupe! Ceci n'est certainement pas une lettre standardisée que l'on attache aux comptes révisés. C'est le résultat d'une quantité incroyable de travail, non seulement de leur part, mais également de la part de notre personnel de comptabilité. Selon moi, on les insulte en prétendant qu'il s'agit là d'une lettre standardisée. J'en suis très convaincu. Nous les payons cher, mais je crois qu'ils font un excellent travail.

Quant à la deuxième question, la deuxième partie de la question à savoir pourquoi le CN n'avait pas consolidé son régime de retraite le 1er octobre 1977, je crois que la déclaration de M. White n'est pas tout à fait complète. La consolidation devait être effectuée, sans quoi nous devions établir des dispositions à cet égard et nous engager à prendre cette mesure, ce que nous avons fait en 1967. Nous avons entièrement satisfait aux exigences de la Loi sur les normes de prestations de pensions. A ce sujet, je ne peux que vous renvoyer au surintendant des assurances qui est responsable de ces choses et à qui nous devons faire rapport afin d'obtenir notre autorisation chaque année, tout comme le font toutes les autres sociétés de la Couronne au pays, à ma connaissance. Nous faisons cela depuis l'entrée en vigueur de la Loi sur les normes de prestations de pensions.

Je crains bien de ne pas me rappeler en détail du reste de la question. Si quelqu'un s'en souvient . . . je pense que l'on faisait allusion à ce que M. White a l'intention de présenter en guise de déclaration. Je présume que nous devrons attendre cette déclaration. Tout ce que je puis dire, c'est que chaque année des actuaires de l'extérieur étudient notre situation. Une étude est effectuée au moins à tous les 3 ans, telle qu'exigée par la loi. Le surintendant des assurances étudie la chose avec beaucoup d'attention et il doit autoriser et approuver tout ce que nous faisons.

J'aimerais bien faire une autre remarque. Même si je me rends compte que c'est là un aspect important de l'exploitation du CN, comme de toute autre société, j'espère que les personnes en cause savent le tort qu'elles font à certaines personnes au pays. J'ai reçu des lettres et des appels téléphoniques de

[Text]

stand it, who feel somehow perhaps they are being deluded and misled. I am talking about employees who have retired and are being, I feel, misled. Perhaps their hopes and expectations have been raised on an issue which has been before the Noel Hall committee—have been before, I believe, this very committee of Parliament at a previous time. I wonder how clear that is to them. I only ask this question and hope that this whole problem can be disposed of as rapidly as possible.

• 2150

The Chairman: Thank you.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, could I ask a supplementary?

The Chairman: Not unless it is a valid point of order. I have Mr. Murta next on the list, on the second round.

Mr. Oberle: It is not a point of order; it is a supplementary.

Mr. Roy: I have a supplementary, too, and it is very pertinent.

The Chairman: Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Well, I know that Mr. Bandeen wishes to have every opportunity possible to explain to us, and to the people that he had made reference to, just what the situation is. I might suggest to him that it may not hurt to write a letter—we know who the pensioners are and the people who are concerned—and explain it to them, because I am confused as well as my colleague, Mr. McKenzie. Where, for instance, in the statement does this contingent liability appear? How is it invested? What interest does it bear? Who are the actuaries of the employers' component of the pension fund?

I look at it from the point of view of an industrialist in the private sector, and I think this is a cute way of doing things. If private industry had those kinds of concessions, it could be . . .

Mr. Bandeen: Well, I believe the CP does exactly the same thing . . .

Mr. Oberle: Well, okay.

Mr. Bandeen: . . . I do not think they are any different.

But I wonder if I could just make one point that would perhaps clear the situation, at least as far as our own pensioners are concerned and in our own minds, and that is that when a person works for the CNR and contributes to the pension fund, we have a contractual obligation to pay him a fixed pension based on his pay for a five-year period—his highest pay; and this is a contractual obligation of the CNR and it does not matter whether we have any fund or we do not have any fund. We are obliged to pay that; and if the fund ran out, we would still have to pay that. So I think that what is important for them to know is that we, the CNR, have a contractual obligation to them to pay the pension and we have guaranteed to pay them.

You see, some of them are afraid now that they are going to lose their pension. There is no possibility of that; and to get them confused by this actuarial approach is, I think, unfair to these people. I am trying to get across to them that they have a guarantee from CNR of the pension that they were granted

[Translation]

gens qui ne comprennent pas, et qui ont l'impression d'être plus ou moins trompés. Je parle ici d'employés qui ont déjà pris leur retraite et qui, à mon avis, sont trompés. Peut-être que leurs espoirs et leurs attentes ont été moussés relativement à une question qui a été étudiée par le comité Noel Hall et auparavant, je crois, par ce même comité du Parlement. Je me demande dans quelle mesure ils comprennent. Je pose cette seule question en espérant que tout le problème pourra être résolu le plus tôt possible.

Le président: Merci.

M. Oberle: Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Pas sans invoquer le règlement. M. Murta est le prochain nom sur ma liste, pour le deuxième tour.

M. Oberle: Je n'invoque pas le règlement: j'ai une question supplémentaire à poser.

M. Roy: Je voudrais aussi poser une question supplémentaire très pertinente.

Le président: Monsieur Oberle.

M. Oberle: Je sais que M. Bandeen veut à tout prix expliquer la situation à nous et aux gens qu'il a mentionnés. Mais comme nous avons identifié les retraités et les personnes intéressées, il pourrait peut-être leur écrire une lettre d'explication, car je suis aussi perdu que mon collègue, M. McKenzie. A quel moment de la déclaration est-il question, par exemple, du passif éventuel? Comment ce passif est-il placé? Quel intérêt rapporte-t-il? Qui fait le calcul de la part versée par l'employeur au fonds de retraite?

Les entrepreneurs du secteur privé doivent trouver que c'est une drôle de façon de procéder. Si le secteur privé avait les mêmes droits, il serait . . .

M. Bandeen: Je crois que CP fait exactement la même chose.

M. Oberle: Bon, d'accord.

M. Bandeen: Je ne crois pas que CP agisse autrement.

Je pourrais peut-être éclaircir la situation, du moins dans notre esprit et celui des retraités, en disant que nous nous sommes engagés à verser à tout employé qui contribue au fonds de pension du Canadien national un montant fixe calculé à partir de son traitement le plus élevé sur une période de cinq ans; il s'agit d'une obligation contractuelle par laquelle nous sommes liés même si nous n'avons pas de caisse de retraite. Nous sommes obligés de respecter cet engagement et devrions verser le montant en question même si la caisse était épuisée. Il faut se rendre compte que le Canadien national a une obligation contractuelle de verser les pensions qu'il a promises.

Certains retraités ont peur de perdre leur pension. C'est impossible, et je crois qu'il est injuste de les embrouiller en parlant d'actuariat. J'essaye de les convaincre qu'ils vont toucher les pensions qui leur ont été promises; trois ou quatre

[Texte]

when they were retired and they are going to get it; and we have actually improved it three or four times over the last two years on an ex gratia basis.

I think it is important that they understand that it is there. It is a contractual obligation; it is not related to the fund, to the size of the fund, to the performance of the fund, to the actuaries who are looking at it. There is an obligation on the part of the company just as with any other contractual obligation.

Mr. Oberle: Okay.

One final point. How does it fit into indexation? Where do you stand in that regard right now?

Mr. Bander: Well, without getting into the whole thing, the Hall Commission made a recommendation for a heritage fund which they said was to be negotiated between ourselves and the labour groups; and in the last negotiations, which have not been approved yet, we actually started the heritage fund, and it, I am sure, will be continued as part of the negotiations in the future.

In the meantime, we have improved the pensions unilaterally for the last three or four years to the individual pensioners. That, plus their original pension, is a contractual obligation and I want to make sure that they understand—and I hope you understand, also—that we are obliged to pay that and that we are not ducking that in any way, shape or form.

The Chairman: Thank you, Mr. Oberle.

Mr. Roy, on a supplementary.

M. Roy: Monsieur le président, j'aurais une intervention à faire concernant la question soulevée par notre ami, M. Frank Oberle, c'est-à-dire le régime des pensions de retraite. Je crois que lorsque M. White a présenté son rapport, tous les députés, quel que soit le parti qu'ils représentaient, étaient très sympathiques aux recommandations. Mais en consultant le compte rendu de la séance du 3 avril, c'est-à-dire le fascicule n° 17, je constate que monsieur Bander nous avait expliqué le processus d'établissement du régime des pensions de retraite à la page 17:11. Vous mentionnez qu'une commission présidée par M. Noel Hall de l'Université de la Colombie-Britannique a étudié le système des pensions de deux sociétés au Canada, soit le CN et le CP, et qu'à la suite de ces travaux, M. Hall a conclu que leur régime des pensions est l'un des meilleurs du pays.

Est-ce que vous êtes ce soir encore en mesure d'appuyer ce que vous avez dit, soit que le régime des pensions des chemins de fer est le meilleur au pays?

• 2155

Deuxièmement, je suis d'accord avec M. Frank Oberle quant à la possibilité d'éclaircir cette situation auprès de tous les membres du syndicat. Je pense qu'il y a un manque de communication; le syndicat des cheminots est mal informé. Nous recevons toutes sortes de lettres auxquelles il nous est difficile de répondre adéquatement.

Alors, j'apprécierai qu'on donne suite à la demande de M. Oberle. On devrait expliquer aux cheminots que le rapport de la Commission Hall qui a été appliqué, selon M. Bander,

[Traduction]

fois au cours des deux dernières années, nous les avons même augmentées volontairement.

Il est important de leur faire comprendre que les pensions doivent être versées. Il s'agit d'une obligation contractuelle qui n'a rien à voir avec la caisse, le montant qu'elle contient, son efficacité ou les actuaires qui font la vérification. Le Canadien national est lié par un contrat comme n'importe quel autre.

M. Oberle: D'accord.

Une dernière question. Quel rapport existe-t-il avec l'indexation? Avez-vous pris position là-dessus?

M. Bander: Sans entrer dans le détail, la Commission Hall a recommandé que la société et les syndicats collaborent à la création d'une caisse spéciale; aux dernières négociations, des décisions ont été prises qui n'ont pas encore été autorisées; nous avons créé la caisse et nous espérons qu'elle prospérera à l'avenir.

En attendant, nous avons amélioré de façon unilatérale les pensions des particuliers au cours des trois ou quatre dernières années. Comme les pensions de base, les augmentations relèvent de l'obligation contractuelle, et j'espère vous faire comprendre, à vous et aux retraités, que nous sommes obligés de les verser et que nous n'avons pas l'intention de nous esquivier.

Le président: Merci, monsieur Oberle.

Monsieur Roy, une question supplémentaire.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I would like to comment on the question raised by our friend, Mr. Frank Oberle, concerning the retirement pension plan. I believe that when Mr. White tabled his report, the members of all parties were in favour of his recommendation. But when I look at the Minutes of Proceedings for April 3, Issue 17, I see that Mr. Bander explained how the retirement fund was set up on page 17:11. You mentioned that a Commission presided by Mr. Noel Hall of the University of British Columbia studied the pension plans of two Canadian companies, CN and CP, and concluded that their pension plans are among the best in the country.

Are you still willing to stand by your statement that railway pension plans are the best in the country?

Secondly, I agree with Mr. Frank Oberle about clearing up this situation with union members. I think that there has been a lack of communication, that the railway workers' union is badly informed. We get all sorts of letters which we find difficult to answer.

I hope that you will follow up Mr. Oberle's request. It should be pointed out to union members that according to Mr. Bander and the Hall Commission, their pension plan is the

[Text]

était le meilleur système au pays. Je pense que ce sont des renseignements qu'on devrait donner aux membres des syndicats du CN et du CP.

Mr. Bandeen: First of all, I would like to say—perhaps it was the translation. I did not say the pension fund was the best. I said the pension plan. I think we meant the same thing. The plan is the important part.

We were debating whether we should send our pensioners an explanation, and our existing members. I was hesitating a little because I did not want to be in contempt of this Committee, if it was under discussion, but I would like to send to our pensioners an explanation of what has gone on so that they are aware of it. It will calm some of their fears in explaining their rights under the pension plan.

Mr. Oberle: We are getting as much mail as you are.

Mr. Bandeen: If that is agreeable, we certainly will proceed that way.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if he is going to send a letter out to the pensioners, I would hope Mr. Bandeen would deal with what has been the fundamental issue these many years. That is that the employees and the pensioners know—they may not be very sophisticated about it but they know that the pension plan is an unfunded liability and that the company has been keeping what their responsible contribution is on behalf of each employee over each pay period. The company does not put that money into the pension fund.

Mr. Bendeen: I am sorry. We do.

Mr. Benjamin: On the current, as and when they retire.

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. Benjamin: But all these past years . . .

Mr. Bandeen: No. We contribute . . .

Mr. Benjamin: Well, unfunded means the money is not there.

Mr. Bandeen: But it means that we are paying it off. I think in the annual report we have a statement of the . . .

Mr. Benjamin: But surely, Mr. Bandeen, had that plan been funded entirely, you and I and the pensioners know that their pension plan could and would be better today than it is.

Mr. Bandeen: I do not think the pension plan would be. The fund would be fully funded, and instead of owing a billion plus dollars to the fund on which we are paying 7.5 per cent interest annually, it would all be in some form of investment, either real estate or equity or what have you. But the net results of the fund would not be substantially different, unless indeed our investment was earning over the 7.5 per cent.

Mr. Benjamin: Which it would. What would be wrong, if that were the case? It would not make any difference to you. If you are going to take 60 years to pay off your unfunded

[Translation]

best in the country. I think that the members of CN and CP unions should be informed of this.

M. Bandeen: D'abord, je voudrais dire—j'ai peut-être mal compris à cause de l'interprétation. Je n'ai pas dit que la caisse de retraite était la meilleure. J'ai parlé du régime de retraite. Je crois que cela revient au même. C'est le régime qui est important.

Nous pensions envoyer une explication par écrit à nos retraités et aux membres de nos syndicats. J'ai un peu hésité, car je ne voulais pas outrepasser la compétence du comité en la matière. Mais je voudrais tout de même envoyer à nos retraités une explication des mesures qui ont été prises. Ils auraient moins peur s'ils étaient au courant de leurs droits en vertu du régime de retraite.

M. Oberle: Nous recevons autant de courrier que vous.

M. Bandeen: Si vous êtes d'accord, nous allons commencer tout de suite.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'espère que M. Bandeen soulèvera dans sa lettre une question qui se discute depuis plusieurs années. Les employés et les retraités savent à leur façon que le régime de retraite est un passif non financé et que la société retient à chaque période de paye la part qu'elle doit verser au nom de chaque employé. La société ne verse rien à leur caisse de retraite.

M. Bandeen: Je regrette. Ce n'est pas vrai.

M. Benjamin: Vous le débitez au compte courant, lorsque l'employé prend sa retraite.

M. Bandeen: Oui.

M. Benjamin: Mais depuis des années, . . .

M. Bandeen: Non. Nous versions . . .

M. Benjamin: Eh bien, le terme «non financé» indique que vous ne versez rien.

M. Bandeen: Mais nous sommes en train de solder le passif. Je crois que, dans le rapport annuel, nous déclarons que . . .

M. Benjamin: Mais, monsieur Bandeen, il est évident que, si le régime de retraite avait été financé à part entière, il fonctionnerait beaucoup mieux qu'actuellement.

M. Bandeen: Je ne le crois pas. Si la caisse avait été complètement financée, nous aurions fait des placements immobiliers ou autres, au lieu de devoir à la caisse un milliard de dollars sur lequel nous versions 7.5 p. 100 d'intérêt annuellement. Mais le résultat aurait été sensiblement le même, à moins, bien sûr, que notre placement rapporte plus de 7.5 p. 100.

M. Benjamin: Ce qui serait certainement le cas. Et pourquoi pas? Cela vous serait égal. Il va vous falloir 60 ans pour rembourser votre dette envers la caisse de retraite, qui appartient aux employés et aux retraités . . .

[Texte]

liability to a pension plan, which is the employees' and the pensioners' money, nobody else's . . .

Mr. Bandeen: And the company's.

Mr. Benjamin: It is not the company's.

Mr. Bandeen: Well, it is . . .

Mr. Benjamin: It is part of your labour costs. If you are going to take 60 years to pay them off, what would be wrong with adding \$1,063,082,000 to this bill and you would owe that? You would take 60 years to pay off the Government of Canada and let the employees have a fully-funded pension plan.

Mr. Bandeen: That would make no difference, I would say, to anybody but the government. It would make no difference to this fund. The fund would all of a sudden have a billion dollars to invest and . . .

Mr. Benjamin: You could borrow some of it back.

Mr. Bandeen: Well, no. We are not in the habit of doing that. But they would have to invest the billion plus dollars, and that is a pretty difficult task in a country the size of Canada, to invest in a meaningful way and under the rules of the Pension Benefits Standards Act a billion plus dollars because there are very strict rules on where it can be spent and what percentage of any particular company can be bought. You are familiar with these. So that would be a difficult thing.

Now, why would the fund benefit from this? If they gained more than 7.5 per cent over a period of time, they would be ahead by investing it rather than by us giving them 7.5 per cent on an annual basis.

• 2200

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. It is now after 10 o'clock.

Mr. Towers on a short supplementary.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Bandeen, you said that the pension had increased in the last three or four years. Does that mean for just those people who retired in the last four years or was that right across the whole pension scheme? Was it indexed according to the cost of living or is this built into the contract—or was it just the good—will of the company?

Mr. Bandeen: It was the good-will of the company. It has been done in a couple of ways so I cannot give you a simple answer on it. We have tried to apply it to the people who retired in 1972 and before because they did not have the benefit of the 2 per cent we now have. So we have tried to apply any of our increase to those people, and with a heavier effect on the earlier retirees.

Initially by, a couple of them were on a percentage basis, I think 3 or 4 per cent. We are talking about 4 or 5 years ago. Then we moved into a fixed amount so that it would have maximum benefit for the person with the lower pension.

[Traduction]

M. Bandeen: Et à la société.

M. Benjamin: Pas à la société.

M. Bandeen: Eh bien, c'est . . .

M. Benjamin: Cela fait partie du coût de la main-d'œuvre. Il vous faudra 60 ans pour rembourser la dette, pourquoi ne pas y ajouter \$1,063,082,000? Vous aurez 60 ans pour rembourser le gouvernement fédéral et la caisse de retraite des employés serait financée.

M. Bandeen: Personne ne s'apercevrait de la différence, sauf le gouvernement fédéral. Cela ne changerait rien à la caisse. Elle aurait tout d'un coup un milliard de dollars à investir . . .

M. Benjamin: Vous pourriez en emprunter une partie.

M. Bandeen: Non. Nous n'avons pas cette habitude. Il faudrait placer le milliard en question, ce qui est difficile à faire dans un pays comme le Canada; il est difficile de bien placer un milliard de dollars conformément à la Loi sur les régimes de retraite, qui limite le genre de placement qu'on peut faire et la part d'une société qu'on peut acheter. Vous connaissez sans doute le règlement. Ce serait très difficile.

Quel bénéfice en tirerait la caisse de retraite? Si le placement rapportait plus de 7.5 p. 100, il vaudrait mieux investir, au lieu de nous faire payer 7.5 p. 100 d'intérêt annuel.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Il est maintenant 22 h 00 passées.

Monsieur Towers, vous avez une question complémentaire brève?

M. Towers: Merci, monsieur le président.

Monsieur Bandeen, vous avez déclaré que la pension avait été majorée au cours des trois ou quatre dernières années. Cela s'applique-t-il simplement à ceux qui ont pris leur retraite dans les quatre dernières années ou à tout le monde? S'agit-il d'une indexation au coût de la vie ou était-ce prévu par la convention collective, ou encore est-ce simplement un bon mouvement de la compagnie?

M. Bandeen: C'est une décision de la compagnie. Nous avons appliqué deux formules, si bien que je ne puis vous répondre par oui ou par non. Nous avons essayé de l'appliquer aux gens ayant pris leur retraite en 1972 et avant, car ils ne bénéficiaient pas du 2 p. 100 que nous avons aujourd'hui. Nous avons donc essayé de leur appliquer toutes nos augmentations en insistant surtout sur ceux qui ont pris leur retraite il y a plus longtemps.

Au début, on a appliqué à certains un pourcentage, 3 ou 4 p. 100, je crois. Cela remonte à quatre ou cinq ans. Puis nous sommes passés à une somme fixe qui profite au maximum à la personne dont la retraite est la plus faible.

[Text]

I think, as we said, people who retired in 1972 got roughly \$6 a month. It escalates up to . . . The people who retired before 1966, if I remember correctly, got \$12 a month.

This does not sound like a lot of money for us, but it is a lot of money to somebody who is on a \$25-, \$40-, \$50-, or \$100-a-month pension.

But that is part of our problem with this unfunded liability we are talking about, and which Mr. White was talking about. By going back and doing this, it increased our unfunded liability. We could have solved \$160 million of our problem by just saying, No, we will not give you a cent. But any time we modify the pension plan or go back and modify existing pensions it increases our liability because we have to pay it. So \$165 million or \$167 million of this came out of these very increases we have made over the last few years.

I think it is important that that be got across to the people involved; that the increases which have come, modest as they are, have added \$160 million plus to that unfunded liability. These are the kinds of things that I think it is important to understand when looking at the pension fund.

The Chairman: Thank you, Mr. Towers. Thank you, Mr. Bandeen, and to your officials.

This Committee is adjourned . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, is Mr. Bandeen going to be with us at future meetings?

The Chairman: Yes. There is a meeting planned for tomorrow evening at 8.00 p.m.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Je crois que ceux qui ont pris leur retraite en 1972 ont en gros obtenu \$6 par mois. Ce chiffre monte au fur et à mesure que nous remontons dans le temps et je crois que ceux qui ont pris leur retraite avant 1966, ont obtenu \$12 par mois.

Peut-être que cela ne semble pas beaucoup pour nous, mais c'est considérable pour quelqu'un qui reçoit une pension de retraite de \$25, \$40, \$50, ou \$100 par mois.

Mais cela fait partie de notre problème de notre dette. On aurait évidemment pu diminuer notre problème de 160 millions de dollars en refusant quoi que ce soit. Mais chaque fois que nous modifions le régime des pensions ou que nous modifions les pensions existantes, notre dette s'accroît. Donc, ces augmentations comptent pour 165 à 167 millions de notre dette.

Il est important que les intéressés en prennent conscience; ces augmentations, toutes modestes qu'elles soient, ont ajouté encore 160 millions de dollars de dette. C'est le genre de chose qu'il est à mon avis important de comprendre lorsque l'on examine le fonds de pension.

Le président: Merci, monsieur Towers. Merci, monsieur Bandeen, et merci également aux fonctionnaires qui vous accompagnent.

La séance est levée.

M. Mazankowski: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Bandeen reviendra-t-il?

Le président: Oui. Nous avons prévu une réunion pour demain soir à 20 h 00.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.

APPENDICE «TC-6»

CANADIEN NATIONAL

RAPPORTS FINANCIERS PROVISOIRES—1977-1982

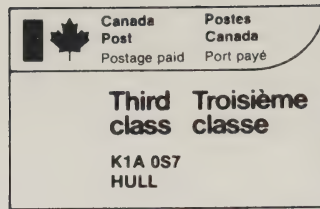
	1977	1978	1979	1980	1981	1982
ÉTAT DES REVENUS ET DÉPENSES						
Revenus	2656.7	2879.5	3129.9	3383.3	3635.2	3905.4
Dépenses	2492.8	2730.9	2901.6	3083.9	3281.8	3482.4
Revenus d'exploitation	163.9	148.6	228.3	299.4	353.4	423.0
Autres revenus	20.2	22.0	22.0	22.0	22.0	22.0
Revenus avant intérêt et taxes	184.1	170.6	250.3	321.4	375.4	445.0
Intérêt	154.8	102.3	113.6	128.8	159.9	177.2
Taxes	1.3	—	—	—	—	—
Revenu net	28.0	68.3	136.7	192.6	215.5	267.8
SOURCE ET ÉTAT DE L'AFFECTATION DES FONDS						
Sources						
Revenu net	28.0	68.3	136.7	192.6	215.5	267.8
Dépréciation et sauvetage	181.6	207.2	223.1	238.5	258.3	276.3
Intérêts différés	22.9	17.4	13.1	9.4	5.5	17.8
Actions ordinaires	—	2409.6	23.6	24.7	16.8	32.1
Actions privilégiées	74.0	(1578.5)	—	—	—	—
Autres sources	5.6	—	3.0	2.0	—	—
Financement externe	183.9	159.8	189.1	214.6	233.9	213.1
	496.0	1283.8	588.6	681.8	730.0	807.1
Demandes						
Besoins d'immobilisation	372.7	447.0	542.7	619.3	648.9	698.2
Remboursement de la dette	24.8	817.4	22.8	35.2	49.4	58.9
Dividende	—	13.7	27.3	38.5	43.1	53.6
Fonds de roulement	98.7	5.7	(4.2)	(11.2)	(11.4)	(3.6)
	496.2	1283.8	588.6	681.8	730.0	807.1
BILAN PROVISOIRE						
Actif						
Actif disponible	713.4	725.2	725.2	725.2	725.2	725.2
Autre actif	137.0	137.0	137.0	137.0	137.0	137.0
Investissement immobilier net	3498.3	3737.9	4057.5	4438.3	4828.9	5250.8
Location nette en capital	446.9	422.8	395.3	364.9	332.9	297.1
	4795.6	5022.9	5315.0	5665.4	6024.0	6410.1
Passif						
Exigibilités	589.5	595.4	599.6	610.8	622.2	625.8
Autres exigibilités	19.5	19.5	22.5	24.5	24.5	24.5
Crédits différés	114.2	131.6	144.7	154.1	159.6	177.4
Obligation locative	446.9	422.8	395.3	364.9	332.9	297.1
Dette à long terme	2026.7	1369.1	1535.4	1714.9	1899.4	2053.6
Valeur nette	1578.5	—	—	—	—	—
—Actions privilégiées	(807.8)	—	—	—	—	—
—Réduction d'amortissement	788.3	2390.1	2413.7	2438.4	2455.2	2487.3
—C.G.R. et capital-actions	39.8	94.4	203.8	357.8	530.2	744.4
—Bénéfices non distribués	4795.6	5022.9	5315.0	5665.4	6024.0	6410.1

APPENDIX "TC-6"

CANADIAN NATIONAL

PRO-FORMA FINANCIAL STATEMENTS—1977-82

	1977	1978	1979	1980	1981	1982
INCOME STATEMENT						
Revenues	2656.7	2879.5	3129.9	3383.3	3635.2	3905.4
Expenses	2492.8	2730.9	2901.6	3083.9	3281.8	3482.4
Operating Income	163.9	148.6	228.3	299.4	353.4	423.0
Other Income	20.2	22.0	22.0	22.0	22.0	22.0
Income Before Interest & Taxes	184.1	170.6	250.3	321.4	375.4	445.0
Interest	154.8	102.3	113.6	128.8	159.9	177.2
Taxes	1.3	—	—	—	—	—
Net Income	28.0	68.3	136.7	192.6	215.5	267.8
SOURCE & APPLICATION OF FUNDS STATEMENT						
Sources						
Net Income	28.0	68.3	136.7	192.6	215.5	267.8
Depreciation & Salvage	181.6	207.2	223.1	238.5	258.3	276.3
Deferred Charges	22.9	17.4	13.1	9.4	5.5	17.8
Common Stock	—	2409.6	23.6	24.7	16.8	32.1
Preferred Stock	74.0	(1578.5)	—	—	—	—
Other Sources	5.6	—	3.0	2.0	—	—
External Financing	183.9	159.8	189.1	214.6	233.9	213.1
	496.0	1283.8	588.6	681.8	730.0	807.1
Application						
Capital Requirements	372.7	447.0	542.7	619.3	648.9	698.2
Debt Repayment	24.8	817.4	22.8	35.2	49.4	58.9
Dividend	—	13.7	27.3	38.5	43.1	53.6
Working Capital	98.7	5.7	(4.2)	(11.2)	(11.4)	(3.6)
	496.2	1283.8	588.6	681.8	730.0	807.1
PRO-FORMA BALANCE SHEET						
Assets						
Current Assets	713.4	725.2	725.2	725.2	725.2	725.2
Other Assets	137.0	137.0	137.0	137.0	137.0	137.0
Net Property Investment	3498.3	3737.9	4057.5	4438.3	4828.9	5250.8
Net Capital Lease	446.9	422.8	395.3	364.9	332.9	297.1
	4795.6	5022.9	5315.0	5665.4	6024.0	6410.1
Liabilities						
Current Liabilities	589.5	595.4	599.6	610.8	622.2	625.8
Other Liabilities	19.5	19.5	22.5	24.5	24.5	24.5
Deferred Credits	114.2	131.6	144.7	154.1	159.6	177.4
Lease Obligation	446.9	422.8	395.3	364.9	332.9	297.1
Long Term Debt	2026.7	1369.1	1535.4	1714.9	1899.4	2053.6
Equity	1578.5	—	—	—	—	—
—Preferred Stock	(807.8)	—	—	—	—	—
—Reduction in Depreciation	788.3	2390.1	2413.7	2438.4	2455.2	2487.3
—C.G.R. and Capital Stock	39.8	94.4	203.8	357.8	530.2	744.4
—Retained Earnings	4795.6	5022.9	5315.0	5665.4	6024.0	6410.1



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From the Canadian National Railways:

Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer.

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. R. A. Bandeen, président-directeur général.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 26

Wednesday, April 26, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 26

Le mercredi 26 avril 1978

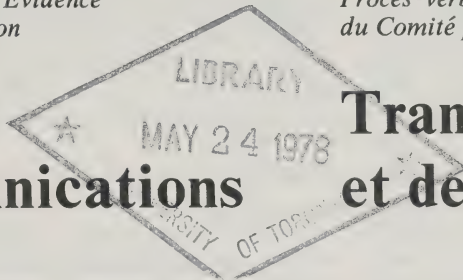
Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications



RESPECTING:

Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof

CONCERNANT:

Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang,
Ministre des Transports.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Messrs.

Benjamin
Bussières
Cadieu
Caron

Collenette
Dawson
Dionne (*Kamouraska*)
Douglas (*Bruce-Grey*)
Flynn

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Messieurs

Gendron
Lapointe
Loiselle (*Saint-Henri*)
Lawrence
Mazankowski

McCain
McKenzie
Murta
Smith (*Saint-Jean*)
Towers—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, April 26, 1978:

Mr. Collenette replaced Mr. Bussières;
Mr. Stewart (*Cochrane*) replaced Mr. Roy (*Laval*);
Mr. Smith (*Saint-Jean*) replaced Mr. Condon;
Mr. Dawson replaced Mr. Harquail;
Mr. Flynn replaced Mr. McRae;
Mr. Bussières replaced Mr. Stewart (*Cochrane*);
Mr. Lawrence replaced Mr. Forrestall.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 26 avril 1978:

M. Collenette remplace M. Bussières;
M. Stewart (*Cochrane*) remplace M. Roy (*Laval*);
M. Smith (*Saint-Jean*) remplace M. Condon;
M. Dawson remplace M. Harquail;
M. Flynn remplace M. McRae;
M. Bussières remplace M. Stewart (*Cochrane*);
M. Lawrence remplace M. Forrestall.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 26, 1978
(28)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:55 o'clock p.m. this day.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Bussières, Cadieu, Caron, Collenette, Dawson, Douglas (*Bruce-Grey*), Flynn, Gendron, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Lawrence, Mazankowski, McCain, McKenzie, Murta, Smith (*Saint-Jean*) and Towers.

Other Members present: Messrs. Oberle and Stewart (*Cochrane*).

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

Witnesses: Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways and Mr. Ralph MacGougan, Assistant Deputy Minister—Finance, Department of Transport.

The Clerk presided over the election of an Acting Chairman.

Mr. Lapointe moved that Mr. Collenette do take the chair as Acting Chairman of the Committee.

The question being put on the motion it was agreed to on division.

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

On Clause 1.

The Minister and the witnesses answered questions.

It was agreed,—That a document, submitted by Mr. Bandeen entitled "Canadian National Railways—System Summary" be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TC-7"*).

Mr. Benjamin moved,—That Clause 1 be amended by striking out line 40 at page 2 and substituting the following therefor:

"(2) Notwithstanding any other Act, the capital stock of the National Company shall be held in trust for Her Majesty.

(3) The no par value shares of the Na—"

After debate thereon, by unanimous consent, the amendment was allowed to stand.

At 5:50 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 26 AVRIL 1978
(28)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui   15 h 55.

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bussières, Cadieu, Caron, Collenette, Dawson, Douglas (*Bruce-Grey*), Flynn, Gendron, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Lawrence, Mazankowski, McCain, McKenzie, Murta, Smith (*Saint-Jean*) et Towers.

Autres députés présents: MM. Oberle et Stewart (*Cochrane*).

Comparaît: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Témoins: M. R. A. Bandeen, président et directeur ex cutf, Chemins de fer nationaux du Canada et M. Ralph MacGougan, sous-ministre adjoint—Finances, ministère des Transports.

Le greffier préside à l'élection d'un président suppléant.

M. Lapointe propose que M. Collenette soit élu président suppléant du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée sur division.

Le Comité reprend l'étude du Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Article 1.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

Il est convenu,—Qu'un document soumis par M. Bandeen, intitulé «Chemins de fer nationaux du Canada—Exposé sommaire du réseau» soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir appendice "TC-7"*).

M. Benjamin propose,—Que l'article 1 soit modifié en remplaçant la ligne 39, à la page 2, par ce qui suit:

«(2) Nonobstant toute autre loi, le capital de la Compagnie du National doit être conservé en fiducie pour Sa Majesté.

(3) Qu'aucune action sans valeur nominale de la Compagnie du—»

Après débat, du consentement unanime, l'amendement est réservé.

  17 h 50, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, April 26, 1978

• 1553

[Text]

The Clerk: Honourable members, as you are aware, we do not have the Chairman of the Committee present, and the Vice-Chairman of the Committee was removed last week. So I am in your hands to entertain motions for the election of an Acting Chairman.

Mr. Lapointe: I seek unanimous consent of the Committee to have Mr. Collenette act as chairman for today.

The Clerk: The motion does not necessarily require unanimous consent. However, you have all heard the motion.

Motion agreed to.

Mr. Murta: Mr. Chairman, on a brief point of order, I think I would be speaking for all the members of the Committee that we would fervently hope Mr. Bandeen never runs the CNR the way this Committee is run or he will be back very quickly.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Mr. Murta, I will refrain from commenting on that. Just to keep the record straight, I should state that I was removed last Friday, not through any misdemeanour but solely through my unavoidable absence.

We have before us Bill C-17, an Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

On Clause 1.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Appearing today is the Honourable Otto Lang, Minister of Transport, and I understand that there will be also questions of Mr. Bandeen. I would like to call him at this time.

Mr. Bandeen, President of the Canadian National Railways, would you please come forward?

Mr. Mazankowski. I am sorry, we had Mr. McKenzie down. Mr. McKenzie, would you like to lead off?

Mr. McKenzie: I had to leave early at the last Committee meeting and my colleagues inform me that Mr. Bandeen had raised a point that I was doing the CNR pensioners a great injustice by asking questions about the pension plan. As I was not here, I wonder if Mr. Bandeen would qualify or confirm or deny or probably explain just what he did mean.

Mr. R. A. Bandeen (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways): I do not believe I said you were doing them an injustice. If I did, I certainly did not intend to mean that. What I meant was that a great deal of uncertainty has arisen in the mind of some of the pensioners who have communicated with me and they are afraid their pensions are in jeopardy and that they may stand to lose them, and what I wanted to put on record was that there is no way they can, that their pensions are guaranteed by the CNR, that there is a contract between the CN and the pensioner and they are not related directly or, for that matter, indirectly to the pension

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 26 avril 1978

[Translation]

Le greffier: Messieurs les députés, vous savez que le président du comité est absent et que le vice-président a été déchargé de ses fonctions la semaine dernière. Je vous demanderai donc de proposer l'élection d'un président suppléant.

M. Lapointe: Je demande le consentement unanime du comité pour que M. Collenette assure aujourd'hui la présidence.

Le greffier: Le consentement unanime n'est pas vraiment nécessaire, mais vous avez entendu la motion.

La motion est adoptée.

M. Murta: Monsieur le président, j'invoque le Règlement; je pense que tous les membres du comité souhaitent comme moi que M. Bandeen ne dirige jamais le CNR comme est dirigé ce comité, sinon il devra revenir ici très vite.

Le président suppléant (M. Collenette): Monsieur Murta, je m'abstiendrai de répondre. Toutefois pour remettre les choses à leur place, je dois vous préciser que je n'ai pas été démis de mes fonctions vendredi dernier, mais simplement déchargé de cette responsabilité parce qu'il m'était impossible d'être président.

Nous devons étudier aujourd'hui le Bill C-17, Loi modifiant la loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Article 1.

Le président suppléant (M. Collenette): Comparait aujourd'hui l'honorable Otto Lang, ministre des Transports, et l'on pourra aussi interroger M. Bandeen. Je lui demanderai donc de s'approcher de la table.

Monsieur Bandeen, président des chemins de fer nationaux du Canada.

Monsieur Mazankowski. Oh, excusez-moi, c'était d'abord M. McKenzie. Voulez-vous commencer, monsieur McKenzie?

M. McKenzie: Je n'ai pu rester jusqu'à la fin de la dernière réunion du comité, et mes collègues m'ont informé que M. Bandeen avait déclaré que j'étais très injuste avec les retraités du CN dans mes questions sur le régime de pension. Comme je n'étais pas ici M. Bandeen pourrait-il préciser, confirmer, nier ou simplement expliquer ce qu'il voulait en fait, dire?

M. R. A. Bandeen (président et directeur général des Chemins de fer nationaux du Canada): Je ne crois pas avoir dit que vous étiez injuste envers eux. Sinon, ce n'est pas du tout ce que je voulais dire. Toutefois, je puis dire que beaucoup de nos retraités m'ont appelé parce qu'ils s'inquiétaient que leurs pensions de retraite soient menacées, et c'est pourquoi je voulais qu'il soit bien clair qu'il n'en était rien, que ces pensions sont garanties par le CN, qu'il existe un contrat entre le CN et ses employés retraités et qu'il n'y a pas de lien direct, ni même indirect avec le fonds de pension. C'est une obligation

[Texte]

fund and they are an obligation of the company. I wanted just to make sure they understood that so that it would relieve them of any fears they may have.

• 1555

Mr. McKenzie: Yes, I receive letters from them all the time, too. They are not so much worried about being cut off. The ones that are really worried are those who have this \$100 a month and it is not indexed. And I am worried about this, too. Any issue that I have raised on the pension problems has been passed on to me by the Canadian Railway Employees Pension Association and you and your officials have been provided with all the documentation. I am quite sure you are aware of what they have stated in their letters to me.

In conversation with Mr. White yesterday he informs me he has an actuarial report coming out challenging some more of your answers to them, and this is on the way. And their word, through him, as the spokesman for 100,000 pensioners, is that there is no way they want this bill to go through until this actuarial study is tabled. I hope I have this by Friday or Monday and, if so, at the meetings next week I will table it and then we will see what else they have to say. The Chairman, Mr. Campbell, on the 20th said he was going to look into this pension problem and come back with some kind of an answer to what we are going to do in respect of their charges about the fund and so forth.

Without reading everything into the record once again, I wonder if the Clerk or the Acting Chairman has anything to report on what Mr. Campbell was going to do in regard to this railway pension problem.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Mr. McKenzie, I do not have anything to report at this moment but perhaps you can ask Mr. Campbell tomorrow, when he returns to the Chair.

Mr. McKenzie: All right, I will wait until then.

Last meeting we discussed with Mr. Bandeen the statement of Coopers and Lybrand, Chartered Accountants, in the annual statement and I would like to ask Dr. Bandeen to what extent they examine all your books and, I think, the 56 other companies or subsidiaries that CNR has? Do they send out a team of accountants to your head offices in Montreal or wherever the offices are of all these subsidiaries? Just to what extent do they go to examine your books?

Mr. Bandeen: They do a very thorough examination. There is a partner of Coopers and Lybrand who is chiefly responsible for the CN audit. He and his staff are at our headquarters of course all the time. They audit parts of the company, not every part every year but two or three regions each year and then the others in other years. They do it on a selection basis, so you cannot anticipate it. They audit some of the separate companies and give us an audited report for them. As an example, the American properties are all audited separately by the American accountants, and we have a statement from each one of those.

Now a lot of the subsidiaries that are listed here are companies that are not active but which are still in existence and which are available to us, if we ever require them, and of

[Traduction]

contractée par la compagnie. Je voulais simplement m'assurer que cela était bien compris afin qu'ils ne s'inquiètent plus.

M. McKenzie: En effet, je reçois également tout le temps des lettres de ces retraités. En fait ils ne s'inquiètent pas tellement de l'abolition de leur pension de retraite. Ceux qui sont vraiment inquiets ce sont ceux qui reçoivent \$100 par mois, sans indexation. Moi aussi cela m'inquiète. Tout ce que j'ai dit à propos des problèmes de pension vient de l'Association des retraités des chemins de fer du Canada, et vous-même et vos collaborateurs avez reçu toutes les informations à ce sujet. Je suis bien convaincu que vous êtes au courant de ce que contiennent leurs lettres.

M. White au cours d'une conversation hier, m'a informé qu'un rapport actuariel allait sortir et que celui-ci revenait sur certaines des réponses que vous leur avez données. Il a déclaré, lui le porte-parole de 100,000 retraités, qu'il ne voudrait surtout pas que ce projet de loi soit adopté sans que ne soit déposé le rapport actuariel. J'espère l'obtenir d'ici vendredi ou lundi et le déposer ainsi à l'une de nos réunions de la semaine prochaine. Nous verrons alors ce qu'il y aura à ajouter. Le président, M. Campbell, a déclaré, le 20 avril qu'il allait étudier ce problème des pensions et nous dirait comment l'on pourrait répondre aux accusations portées à propos du fonds, etc.

Sans vouloir tout relire, le greffier ou le président suppléant aurait-il été informé de ce que veut faire M. Campbell à cet égard.

Le président suppléant (M. Collenette): Monsieur McKenzie, je n'ai rien à vous signaler pour le moment, mais peut-être pourriez-vous poser demain la question à M. Campbell, qui reprendra la présidence.

M. McKenzie: Bien, j'attendrai donc.

A la dernière réunion, nous avons discuté avec M. Bandeen du rapport annuel de Coopers and Lybrand, comptables agréés. Dans quelle mesure ces comptables examinent-ils tous vos livres ainsi que ceux des 56 autres sociétés ou filiales qui relèvent du CN? Envoyent-ils une équipe de comptables à votre siège social de toutes ces filiales? Bref, jusqu'à quel point examinent-ils vos livres?

M. Bandeen: C'est un examen extrêmement sérieux. Un associé de Coopers et Lybrand est principalement responsable de la vérification du CN. Lui et son personnel sont évidemment tout le temps à notre siège social. Ils vérifient certains secteurs de la compagnie, pas tous chaque année, mais deux ou trois par an et les autres les années suivantes. Ils choisissent comme ils veulent ce qu'ils vérifieront si bien qu'on ne peut rien prévoir. Ils effectuent également la vérification des comptes des sociétés distinctes du CN et nous font un rapport de vérification sur chacune. Par exemple, les propriétés américaines sont toutes vérifiées séparément par les comptables américains et nous recevons un rapport pour chacune d'elles.

Bien sûr, des tas de filiales qui sont énumérées ici sont des sociétés qui existent toujours, bien qu'elles ne soient plus en activité, et qui sont là au cas où nous en aurions besoin. Il va

[Text]

course they are not audited because no activity takes place in them on an annual basis. But any of the ones that carry out some of the functions of the company are audited and, as I understand it, although I am not an accountant nor an auditor, they do an extremely thorough audit. This is not only good from the viewpoint of the shareholder but it is also very helpful to the corporation in that they make suggestions on changes and improvements and modifications that could give us better control. And they spend a tremendous amount of time with us.

Mr. McKenzie: So they do give you reports and make recommendations for improvements?

Mr. Bandeen: Yes, and they meet with the audit committee of the Board. We have an audit committee of the Board which meets periodically and the auditors are there.

• (1600)

They are there once a year and when they put in their annual report they make an official appearance before the audit committee of the board. But they also appear at other times throughout the year to explain changes and any things that they find that should be changed or the recommendations they make; they come to explain them to the board if that is required.

Mr. McKenzie: How long have you had this audit committee?

Mr. Bandeen: Of the board? I am sorry I cannot give you an answer to that. I think it is two or three years; I could find out but it is in that neighbourhood.

Mr. McKenzie: I see. That is one of the things the report of the independent review committee recommended in 1975, that each Crown corporation have an audit committee.

Also, we presented a number of motions in these committee meetings calling for the Auditor General to examine CNR and, of course, this has been highly recommended by this audit review committee. I do not know whether Coopers and Lybrand would do the same type of investigation as, say, when the income tax wants to check somebody's books, to the extent they go to.

Mr. Bandeen: Coopers and Lybrand has total access to our books. They have to be able to give a statement such as this.

We were particularly active last year because we were financing externally and we were financing in the U.S. This means we have had to prepare a prospectus and we have had to file with the SEC on a quarterly basis. That has almost meant a closing out of the accounts every quarter which is something new for us although many corporations that are financing in the U.S. do it. Actually their review last year was in more detail than in any previous year as far as I am aware. But they do the same thing as I believe the Auditor General does when he is reviewing other Crown corporations for which he is responsible.

Mr. McKenzie: I see. It has been recommended that the Auditor General should have the right of access to the financial records and documents of all Crown corporations of which

[Translation]

de soi qu'elles ne font pas l'objet de vérification. Mais toutes celles qui assument certaines des fonctions de la compagnie sont vérifiées et, si je ne m'abuse, même si je ne suis ni comptable ni vérificateur, c'est une vérification très approfondie. Cela n'est pas simplement utile pour l'actionnaire, mais également très utile pour la société puisqu'elle reçoit des suggestions sur les modifications ou améliorations qui pourraient nous permettre de parfaire notre contrôle. Et ces spécialistes passent énormément de temps avec nous.

Mr. McKenzie: Ils vous fournissent donc des rapports et font des recommandations touchant certaines améliorations?

Mr. Bandeen: Oui, et ils ont des entretiens avec le comité de vérification du conseil d'administration. Ce comité se réunit périodiquement et invite les vérificateurs.

Ils se réunissent une fois par an et rédigent un rapport annuel à l'occasion duquel ils comparaissent officiellement devant le comité de vérification du conseil d'administration. Mais ils comparaissent aussi à d'autres occasions au cours de l'année pour expliquer les modifications qu'ils voudraient nous voir apporter ou transmettre les recommandations qu'ils souhaitent faire.

Mr. McKenzie: Depuis combien de temps avez-vous ce comité de vérification?

Mr. Bandeen: Le comité du conseil? Je regrette de ne pouvoir vous répondre précisément. Je crois que cela fait deux ou trois ans, enfin je pourrais vous trouver la date exacte.

Mr. McKenzie: Bien. C'est un des éléments que contenait le rapport du comité d'étude indépendant en 1975, à savoir que chaque société de la Couronne constitue un comité de vérification.

Nous avons d'autres part présenté un certain nombre de motions au cours des réunions de comité pour que le vérificateur général examine le CN, ce qui faisait également l'objet d'une recommandation prioritaire de ce comité d'étude indépendant. Je ne sais si Coopers et Lybrand feraient le même genre d'enquête que par exemple le ministère du Revenu qui décide d'aller vérifier les comptes de quelqu'un.

Mr. Bandeen: Coopers et Lybrand ont libre accès à tous nos livres. C'est absolument nécessaire s'ils veulent produire un rapport comme celui-ci.

Nous avons été particulièrement actifs l'année dernière, car nous finançons à l'extérieur et aux États-Unis. Cela veut dire qu'il nous a fallu préparer un prospectus à déposer tous les trimestres au SEC. Cela revenait presque à fermer les comptes chaque trimestre, ce qui était assez nouveau pour nous bien que nombre de sociétés qui financent aux États-Unis ont adopté cette méthode. En fait, l'examen de l'année dernière a été nettement plus détaillé que jamais auparavant. Mais je crois que c'est à peu près la même chose que ce que fait le vérificateur général lorsqu'il examine les autres sociétés de la Couronne dont il a la responsabilité.

Mr. McKenzie: Bien. On a recommandé que le vérificateur général ait droit d'accès aux états financiers et autres documents des sociétés de la Couronne, dont il n'est pourtant pas

[Texte]

he is not the auditor. I guess there must have been some doubt in this Committee's extensive study as to whether proper audits were being done in Crown corporations and that is one of the reasons why we presented those motions calling for . . .

Mr. Bandeen: I wonder if I could just comment on that. We run into the same type of situation where you have another auditor on a subsidiary and then if you have a subsidiary that is audited totally by an outside auditor other than Coopers Lybrand, what Coopers and Lybrand has to have is access to the figures of that corporation even if another auditor has signed the books because Coopers and Lybrand is giving us a corporate audit. I think it is the same thing with the Auditor General; he wants to have access because he has to give to Parliament an audit of all government expenses. He wants access to CN as an example so that he can say "yes, I have looked at it and I have had conversations with Coopers and Lybrand." I believe that is the reason. We have to do it also where we do not have the same auditor on subsidiaries.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Thank you very much, Mr. McKenzie. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Dr. Bandeen, at the last meeting you described the recent bond issues which you have acquired on the European and the U.S. markets. Would the passage of this bill have any impact upon your acquisition of these funds both in terms of availability and in terms of the rate? And is there a difference? How are you treated vis-à-vis a government or would you be treated differently without recap and with recap?

Mr. Bandeen: That is a pretty complicated question and I will try to give you a short answer.

On the ones in the U.S. we have got a double A rating from the two . . .

Mr. Mazankowski: Is that the best rating?

Mr. Bandeen: No, triple A is the best.

Mr. Mazankowski: Triple A. Who qualifies generally for triple A?

Mr. Bandeen: Usually the large American corporations; the Government of Canada, for instance, is a triple A.

Mr. Mazankowski: All right. What differential in interest rate would there be between a triple A . . .

Mr. Bandeen: It varies from time to time. You are probably talking of a quarter to half a per cent on any particular . . .

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Bandeen: We have a double A which is a very good rating. I am not arguing this but I think it has come by them looking through our whole financial structure, trying to evaluate it in relation to what it would be if it were a private corporation. So far we have been able to discuss this with them and get them to understand it and understand that the capital structure was perhaps different from that of a private one.

[Traduction]

vérificateur. Je crois qu'on peut dire que certains au sein de notre comité ont exprimé quelques réserves quant aux vérifications effectuées dans les sociétés d'État, et c'est une des raisons pour lesquelles nous avons présenté les motions qui . . .

M. Bandeen: Me permettez-vous de dire un mot là-dessus? C'est le même genre de situation que lorsque pour une de nos filiales, les comptes sont confiés à un vérificateur qui ne dépend absolument pas de Coopers et Lybrand. Il faut alors que les chiffres de la société en question soient fournis à Coopers et Lybrand, même si c'est un autre vérificateur qui a signé les livres, car c'est Coopers et Lybrand qui sont responsables de la vérification de toute la société. Je crois que c'est la même chose pour le vérificateur général; il veut avoir libre accès à nos livres, car il doit soumettre au Parlement la vérification de tous les comptes gouvernementaux. Il veut donc avoir les chiffres du CN pour pouvoir dire: «Oui, je les ai examinés et j'en ai parlé avec Coopers et Lybrand». Je crois que c'est là la raison. C'est nécessaire également lorsque ce n'est pas le même vérificateur qui vérifie les comptes de nos filiales.

Le président suppléant (M. Collenette): Merci beaucoup, monsieur McKenzie. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, lors de la dernière réunion, M. Bandeen a décrit l'achat d'obligations récemment émises sur les marchés européens et américains. L'adoption de ce projet de loi modifierait-elle en quelque sorte de tels achats? Les taux en seraient-ils modifiés et les possibilités diminuées? Y aurait-il une différence? Comment êtes-vous traités en comparaison avec un organisme gouvernemental? Seriez-vous traités différemment, qu'il y ait ou non révision du capital?

M. Bandeen: Votre question est assez complexe, mais j'es-saierai d'y répondre brièvement.

Aux États-Unis nous avons la cote A-double . . .

M. Mazankowski: Est-ce la meilleure cote?

M. Bandeen: Non, c'est A-triple.

M. Mazankowski: A-triple. A qui est-elle en général décernée?

M. Bandeen: En général aux grosses sociétés américaines, mais le gouvernement canadien a également la cote A-triple.

M. Mazankowski: Bien. Quelle différence de taux d'intérêt cela représente-t-il?

M. Bandeen: Cela varie. Mais c'est probablement entre un quart et un demi pour cent sur tous . . .

M. Mazankowski: Je vois.

M. Bandeen: Nous avons cette cote A-double, qui est très bonne. Je ne dis pas le contraire, mais je pense que cela vient du fait qu'ils ont étudié toute notre structure financière et essayé de l'évaluer en comparant à ce qu'elle pourrait être s'il s'agissait d'une société privée. Jusqu'ici nous avons pu en discuter avec eux et leur faire comprendre que la structure de notre capital était peut-être différente de celle d'une société privée.

[Text]

• 1605

What we are trying to do is get it on to a commercial basis with this bill and then our rating will depend on our earning ability and our record of profitability, not on a prolonged discussion which we have done so far successfully but I do not know if we can go on doing it.

Mr. Mazankowski: But the chances for you to move from a double A to a triple A rating I suppose would be very remote. Is that not correct?

Mr. Bandeen: Some Canadian companies are triple A, but they are the ones that have a long record of profitability. It would occur over time, I would hope. If we ran the property properly and had the proper financial and commercial results, that could be our hope. We certainly would want to retain the double A rating at all costs.

Mr. Mazankowski: But as you see it at the present time there is no threat of that happening, no threat of you slipping. What is the next rating? Is it an A, a single A? What would the differential on average be? I realize it would vary.

Mr. Bandeen: Single A. It would be one-quarter to one-half percentage, but these are significant when you have a 20-year bond issue. These amount to significant amounts of money.

Mr. Mazankowski: Are you then saying that with recap and with a more stable and profitable record of earnings it would eliminate red tape and smooth the process in acquisition of these things?

Mr. Bandeen: It would assure us in the future. I think that they have issued the money and issued us this double A rating because of their analysis of our accounts.

Mr. Mazankowski: The fact that you are a Crown corporation must certainly have a very major significance because, really, in fact you are backed by the Government of Canada and the people of Canada.

Mr. Bandeen: I think this has a major significance. But one of the things that we discussed at an earlier time were the controls on a corporation, or what the incentives are for a corporation to perform efficiently and effectively, and this is one of the incentives which to an extent has not been active with ourselves. We were able to get a double A rating, having a profit in one year, and not many corporations could do that without having the Government of Canada looking over their shoulder. As time goes on I think we will be less and less able to depend on that and that the ratings will come as a thorough analysis of our financial results. That is good. This is a discipline which I think is excellent. In other words, if your rating starts slipping it is because you are not performing. It is an excellent discipline.

Mr. Mazankowski: Moving on to another but related subject, Dr. Bandeen, could you tell the Committee what impact the recent budget initiatives might have on your company with regard to the increase in the capital cost allowance in respect of equipment acquired with an improvement in the depreciation rate? What impact will that have on your company?

[Translation]

En fait ce que nous espérons avec le projet de loi, c'est nous présenter davantage comme une société commerciale de sorte que notre cote dépendra de notre capacité de réaliser des recettes et des bénéfices que nous enregistrons et non plus de discussions prolongées comme nous en avons eu jusqu'ici avec succès, mais sans garantie que cela puisse se poursuivre.

M. Mazankowski: Je pense qu'il n'y a pas grand chance que vous passiez de la cote A double à la cote A triple, n'est-ce pas?

M. Bandeen: Certaines sociétés canadiennes ont la cote A triple, mais ce sont celles qui depuis longtemps accusent des bénéfices. Toutefois j'espère qu'avec le temps cela serait possible. Si nous pouvions diriger convenablement nos propriétés et obtenir les résultats financiers et commerciaux voulus, ce serait un objectif à viser. En attendant nous voulons certainement maintenir à tout prix notre cote A double.

M. Mazankowski: Mais pour le moment vous ne pensez pas que vous risquez de reculer? Y a-t-il un A simple? Quelle serait en moyenne la différence de taux? J'imagine que cela varierait.

M. Bandeen: A simple. Ce serait de $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{2}$ p. 100, mais c'est important pour des obligations de vingt ans. Cela représente une somme considérable.

M. Mazankowski: Vous dites alors qu'avec la révision du capital et des recettes plus stables, on pourrait éliminer la paperasserie et faciliter l'achat de ce genre de chose?

M. Bandeen: Cela nous assurerait pour l'avenir. Je crois que l'on nous a prêté cet argent et donné cette cote A double sur la foi de nos comptes.

M. Mazankowski: Le fait que vous soyez une société d'État doit évidemment avoir une importance considérable, car, en fait, vous êtes soutenu par le Gouvernement du Canada et par la population canadienne.

M. Bandeen: Je crois en effet que c'est très important. Mais nous avons déjà discuté des contrôles exercés sur une société ou des encouragements offerts à une société pour qu'elle augmente son efficacité, et c'est là un exemple d'encouragement que nous n'avons pas eu pour notre part. Nous avons pu obtenir cette cote A double, avoir des bénéfices en un an, ce qui n'est pas possible pour beaucoup de sociétés sans un contrôle discret du gouvernement canadien. Je crois que nous serons de moins en moins en mesure de compter là-dessus et que les cotes seront fixées après analyse de nos résultats financiers. C'est parfait ainsi, c'est une excellente discipline, à mon avis. Autrement dit, si la cote commence à baisser, c'est parce que vos résultats ne sont pas fameux. La discipline est donc excellente.

M. Mazankowski: Je voudrais passer à un autre sujet qui est toutefois quelque peu connexe, monsieur Bandeen. Pourriez-vous dire au comité quelle incidence ont pu avoir les dernières initiatives budgétaires sur votre société quant à la majoration de l'allocation du coût en capital permise à l'égard des investissements ferroviaires? Peut-être pourriez-vous indiquer au

[Texte]

Perhaps you might outline to the Committee what impact it would have on your company vis-à-vis the CPR.

Mr. Bandeen: I am not certain; I have two hesitations. I can give you my interpretation of it, but I am not a tax accountant or a lawyer. The immediate effect on the CN will be very small because we are not in a taxpaying position. We still have loss carried forward. We still have capital cost allowance on the existing rate of capital allowance which we have not used.

Mr. Mazankowski: How much would you have?

Mr. Bandeen: We have over \$1 billion of capital cost allowance which can be taken over a series of years. But the way we look at it we will be in a taxable position in the earlier 1980s. The time depends on our degree of profitability between now and 1980. But it looks like 1982, or it could be 1983.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Bandeen: At that time then . . .

Mr. Mazankowski: Just excuse me, sir, the other day when you gave us your projections, your five-year projections, you said, I believe it was 1980 or 1981, your net profit slipped because you would be paying tax then . . .

Mr. Bandeen: 1982, I believe.

Mr. Mazankowski: At that time you would have taken account of the depreciation which has not been taken over the past number of years.

Mr. Bandeen: We would have been doing that. We had that on the then existing capital cost allowance. I believe the budget item came in after that. It is a long answer to your question, but at that point we would be able to take advantage of any capital cost allowance on capital items purchased. I believe it is from the budget until the year 1983, but I do not have the figure in front of me . . .

• 1610

Mr. Mazankowski: Until 1983; that is right.

Mr. Bandeen: But you would have to have purchased the items in that period. Once we are in a taxable position, we will be able to start taking advantage of that, but we are talking about the year 1982.

Mr. Mazankowski: So the impact will be very significant upon your company at this particular time?

Mr. Bandeen: It is not significant now, but it could be in the future if we are in a profitable position.

Mr. Mazankowski: If it is renewed or extended?

Mr. Bandeen: Yes. It does not have to be extended. My understanding is that the write-out allows for any purchases of equipment, so that even if it goes beyond 1983, if you purchased it in that period, you can still do the rapid . . . that is my understanding.

Mr. Mazankowski: You are right.

Mr. Bandeen: I do not think it has to be renewed.

[Traduction]

comité si ces mesures auront une incidence différente pour votre société et pour le CPR.

M. Bandeen: Je ne sais pas trop; j'hésite à deux niveaux. Toutefois je puis vous dire comment j'interprète la chose, mais je ne suis pas expert en fiscalité ni encore juriste. L'incidence immédiate sur le CN sera très faible, car nous ne payons pas d'impôt. Nous continuons à rapporter des pertes, notre allocation du coût en capital n'est pas changée.

M. Mazankowski: Combien cela représente-t-il?

M. Bandeen: Plus de 1 milliard de dollars que l'on peut dépenser sur plusieurs années. Mais à notre avis nous serons obligés de payer des impôts au début des années 1980. Tout dépend en fait de la mesure dans laquelle nous pourrions réaliser des bénéfices d'ici 1980. Mais il semble que l'on puisse envisager cela pour 1982 ou 1983.

M. Mazankowski: Je vois.

M. Bandeen: Alors à ce moment . . .

M. Mazankowski: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur, l'autre jour, lorsque vous nous avez indiqué quelles étaient vos prévisions sur cinq ans, vous avez déclaré qu'en 1980 ou 1981, si je ne m'abuse, vos bénéfices nets diminueraient parce que vous devriez alors payer des impôts.

M. Bandeen: Je crois que ce sera en 1982.

M. Mazankowski: Vous auriez alors tenu compte de l'amortissement, ce qui n'a pas été fait depuis des années.

M. Bandeen: Oui. C'était le cas pour l'allocation de coût en capital que nous avions alors. Je crois que le poste budgétaire venait après. Il est un peu long de répondre à vos questions, mais nous pourrions alors profiter de toute allocation de coût en capital pour les investissements en matériel. Je crois que cela irait jusqu'en 1983, mais je n'ai pas les chiffres ici . . .

M. Mazankowski: Jusqu'en 1983, en effet.

M. Bandeen: Mais il faudrait alors que le matériel ait été acheté au cours de cette période. Lorsque nous paierons des impôts, nous pourrions commencer à en profiter, mais cela ne sera pas avant 1982.

M. Mazankowski: Donc, à ce moment-là l'incidence de cette disposition budgétaire sera très importante pour votre société?

M. Bandeen: Oui, c'est possible, si nous réalisons des bénéfices. Pour le moment, cela ne nous touche vraiment pas beaucoup.

M. Mazankowski: Si cela était renouvelé ou élargi?

M. Bandeen: Oui. Mais il n'est pas nécessaire d'étendre la formule. Je crois comprendre que cela s'applique à tout achat d'équipement, si bien que même si cela dépasse 1983, les achats effectués au cours de cette période pourront être pris en considération.

M. Mazankowski: Vous avez raison.

M. Bandeen: Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de renouveler la proposition.

[Text]

Mr. Mazankowski: Okay.

Mr. Bandeen: I think we could get the advantage of it, but we will not get it until we are taxable and that is probably 1982, so that is a simple answer.

In the case of the CPR, they are taxable now. I do not know their capital cost allowance picture, but I think they do not have a whole lot of shelter. They have taken advantage of it up to date so this should have an immediate effect for them as soon as they make capital expenditures that fall in that category.

Mr. Mazankowski: So the advantage will clearly be for them in terms of taking into account this particular budgetary position.

Mr. Bandeen: In the immediate future. Our hope is that in the long term, we will be able to take advantage of it also.

Mr. Mazankowski: I see.

Mr. Bandeen: If we are profitable.

Mr. Mazankowski: That brings you back to the figure of \$808 million that is cancelled and transferred. I still have some difficulty trying to rationalize why that figure was used. I realize it is accumulated depreciation, the bulk of which was acquired before the recap of 1952, but why pick on that figure, if you have a lot of other depreciations that could be taken? Why was it not a billion dollars? My friend from the NDP said it should have been a billion or \$1.5 billion. What is so significant about this particular figure, the \$808 million?

Mr. Bandeen: We started off wanting to have recognition of this depreciation which we felt should have been taken, had we had an earned surplus we could have written it off against. We actually started with a higher figure. We had a higher estimate of what the figure was.

Mr. Mazankowski: What was your figure?

Mr. Bandeen: Initially, I think it was \$1.2 billion, or something like that.

Mr. Mazankowski: I see, but who knocked you down?

Mr. Bandeen: We had discussions with the Department of Finance and Treasury Board, the comptroller, I guess, of the Treasury and we agreed on this figure of \$808 million as being a representative one that all our accountants could agree on. Our outside auditors, Coopers and Lybrand, agreed on this and, as far as I know, the government did, although you would have to ask them.

Mr. Mazankowski: But the goal was really to arrive at what would be referred to as a realistic debt equity ratio?

Mr. Bandeen: This was the next step. The idea was, was this a realistic debt equity ratio? My feeling was that it was in the range, but it was not overly generous. Let us put it this way; it puts us in 42 per cent which is on the high side of debt equity. The CPR is somewhere in the thirties, I think 36 or 37 per cent. I have not seen their figure for the most recent year. The

[Translation]

M. Mazankowski: En effet.

M. Bandeen: Nous pourrions donc en profiter, mais cela uniquement lorsque nous serons imposables, c'est-à-dire probablement en 1982.

Pour le CPR, c'est différent puisqu'il est déjà imposable. Je ne connais pas son allocation de coûts en capital, mais je ne pense pas qu'il ait grande protection. Il s'est prévalu de cette allocation jusqu'ici, si bien qu'à mon avis une telle mesure devrait avoir des répercussions immédiates pour cette société, c'est-à-dire dès qu'elle fera des investissements tombant dans cette catégorie.

M. Mazankowski: Donc cette disposition budgétaire particulière les avantagera très certainement.

M. Bandeen: Dans l'immédiat, oui. Nous espérons qu'à long terme, nous pourrions également nous en prévaloir.

M. Mazankowski: Je vois.

M. Bandeen: Si nous réalisons des bénéfices.

M. Mazankowski: Cela vous ramène à ces 808 millions de dollars qui sont annulés et transférés. Je ne comprends toujours pas très bien pourquoi on a pris ces chiffres. Je vois bien qu'il s'agit d'un amortissement accumulé, dont la majorité remonte avant la révision de capital de 1952, mais pourquoi avoir pris ces chiffres, alors que vous auriez pu tenir compte de bien d'autres amortissements? Pourquoi pas un milliard de dollars? Mon collègue du NPD disait que l'on aurait dû prendre un milliard ou un milliard et demi. Que signifient exactement ces 808 millions de dollars?

M. Bandeen: Nous voulions tout d'abord que cet amortissement soit reconnu comme il aurait dû l'être si nous avions réalisé des bénéfices qui nous auraient permis de radier cette dette. Nous avons en fait commencé avec un chiffre supérieur. Nous avions prévu davantage.

M. Mazankowski: Quel était votre chiffre?

M. Bandeen: Je crois qu'initialement c'était 1.2 milliard de dollars environ.

M. Mazankowski: Je vois, mais qui l'a abaissé?

M. Bandeen: Nous en avons discuté avec le ministère des Finances et le Conseil du Trésor, avec, je crois, le contrôleur du Conseil du Trésor et nous nous sommes mis d'accord sur ce chiffre de 808 millions de dollars qui représentent à notre avis un dénominateur commun pour tous nos comptables. Les vérificateurs dont nous avons retenu les services, Coopers et Lybrand, ont été d'accord, et je crois que le gouvernement aussi, mais peut-être devriez-vous leur demander de le confirmer.

M. Mazankowski: Mais l'objectif était en fait de parvenir à ce que l'on pourrait appeler un rapport réaliste entre la dette et l'avoir.

M. Bandeen: C'était l'étape suivante. L'idée était de se demander si l'on pouvait considérer cela comme un rapport réaliste? J'ai estimé que ce n'était pas très généreux, mais que cela était possible. Cela nous place à 42 p. 100, ce qui est élevé. Le CPR se situe aux alentours de 36 ou 37 p. 100. Je ne connais pas son dernier pourcentage. Pour les chemins de fer

[Texte]

American railways have an average of 29 to 30 per cent. We are higher than they are even with this, but I felt that we could take it as an objective to try to get our debt equity ratio down over a period of years. This would be through higher profitability and by limiting some of our expenditures.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Stewart.

Mr. Stewart: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Mr. Bandeen some questions with respect to his capacity with VIA Rail. As you know, in Northern Ontario we are extremely concerned about passenger service because so many of our areas are not accessible other than by rail. As I understand it, a plan came out called "the final plan" if I remember correctly. My information was that it was not the final plan at all, but rather a proposal. Is that correct, Dr. Bandeen?

Mr. Bandeen: I really feel that you should ask Mr. Roberts, the President of VIA Rail Canada Incorporated, these questions, not me. I am no longer even the Chairman of VIA Rail Canada Incorporated as of April 1, 1978.

At the time that plan came out, CN was very much responsible for its portion of the transcontinental and they issued a preliminary final plan. Interested people could make comments and did make comments, including VIA and the railways, and then they came out with a final plan which was modified from their initial one.

• 1615

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Mr. Stewart, I would caution you that any questions on Via Rail do really stray somewhat from the parameters of the bill and I would ask you to confine your comments to the substance of Bill C-17.

Mr. Stewart: Yes, I understand that it is not directly related to the bill; however, I think it is rather important that we bring out one point here and then I will leave it at that, because that is the only things that I really wanted to pursue today.

The thing is that the Northern Ontario members had met on this matter several times, and met with some of the people from Via Rail, and it was our impression that the "final plan" was not necessarily to the liking of Via Rail itself, and was certainly not to our liking; and when we subsequently pursued this with the Minister, we were informed that indeed the final plan was not a final plan necessarily because it had not been completely approved.

I would like to know, simply, whether or not there is still hope for us to be able to have that final plan made ultra-final or...

Mr. Oberle: The final solution...

Mr. Stewart: Yes.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Mr. Stewart, I would caution again and say that there is no obligation upon either the Minister or Mr. Bandeen at this time to respond to that question. However, if they wish to do so, and if the members really do not mind, then I think we can allow that—if there is unanimous agreement.

[Traduction]

américains, c'est une moyenne de 29 à 30 p. 100. Nous, c'est supérieur, mais j'estimais qu'on pouvait se fixer cela comme objectif pour essayer après quelques années de diminuer notre rapport dette-avoir. Ceci grâce à des bénéfices accrus et à des restrictions dans certaines de nos dépenses.

Le président suppléant (M. Collenette): Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Stewart.

M. Stewart: Merci, monsieur le président. Je voudrais interroger M. Bandeen sur VIA Rail. Comme vous le savez, au nord de l'Ontario, nous nous préoccupons beaucoup du service voyageurs, car nombre de nos régions ne sont accessibles que par le rail. Je crois qu'on a sorti un plan intitulé «le plan final». Or, j'ai cru comprendre qu'il ne s'agissait pas du tout d'un plan définitif, mais plutôt d'une proposition. Qu'en est-il exactement, monsieur Bandeen?

M. Bandeen: Je crois vraiment que vous feriez mieux d'adresser ces questions à M. Roberts, qui est le président du conseil d'administration de VIA, alors que depuis le premier avril 1978 je ne suis plus même président de cette société.

Lorsque le plan en question est sorti, le CN conservait la responsabilité de sa portion du réseau transcontinental et avait à ce titre préparé un plan final préliminaire. Les intéressés avaient été invités à faire des commentaires, et notamment VIA et les chemins de fer, puis il y a eu un plan final, suite à certaines modifications apportées au plan initial.

Le président suppléant (M. Collenette): Monsieur Stewart, je vous préviens que toute question qui porte sur la société de chemins de fer VIA a peu de rapport avec le bill, je vous demanderai donc de vous en tenir à la substance du Bill C-17.

M. Stewart: Oui, je comprends très bien que le sujet ne se rapporte pas directement au bill; toutefois, il est important de tenir compte d'au moins une question, et ensuite je laisserai tomber, car c'était le seul sujet que je voulais aborder aujourd'hui.

Les députés du nord de l'Ontario se sont rencontrés souvent à ce sujet et ont aussi rencontré la Direction de VIA Rail; nous avons l'impression que le soi-disant «plan définitif» n'est pas très apprécié de la société VIA Rail et, bien sûr, il ne nous plaît pas non plus. Lorsque nous avons parlé au ministre, il nous a dit qu'en fait le plan définitif n'en était pas un, car il n'était pas complètement approuvé.

Je veux savoir tout simplement si oui ou non on peut espérer que ce plan définitif sera éventuellement modifié...

M. Oberle: Ou si c'est la solution définitive...

M. Stewart: Oui.

Le président suppléant (M. Collenette): Monsieur Stewart, je vous préviens de nouveau que le ministre ou M. Bandeen n'ont pour le moment, aucune obligation, de répondre à votre question. Toutefois, s'ils le désirent, et si les autres députés sont d'accord, nous permettrons cette réponse... s'il y a consentement unanime.

[Text]

Some hon. Members: Yes.

The Acting Chairman (Mr. Collette): Mr. Lang.

Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport): Mr. Chairman, I will say simply that I take the view that Via certainly can take representations into account and move forward with variations on the proposals which have been put forward, even by the CTC. The CTC will expect some applications to come before it for the provision of different service or will take into account the provision of different service than was in its plan; and certainly, as time goes by, we will expect different variations to come forward and be put in place. So there still is room for discussion between yourself, the people of Northern Ontario, and Via Rail about the service that is desirable.

Mr. Stewart: Well I appreciate your allowing this latitude, Mr. Chairman. That is all that I wanted to speak to.

The Acting Chairman (Mr. Collette): Thank you, Mr. Stewart.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have an amendment I would like to move on Clause 1. Can I move it now?

The Acting Chairman (Mr. Collette): If you wish; but we are really talking generally and there has been no disposition to actually move to clause-by-clause. But you can do it now.

Mr. Benjamin: No, but you called Clause 1 and . . .

The Acting Chairman (Mr. Collette): If you wish; but there are other questioners that do want to speak, so maybe you could save it and we could give you the agreement to perhaps do it later on.

Mr. Benjamin: Okay.

The Acting Chairman (Mr. Collette): But we will definitely stay on Clause 1, and I think the Committee can give you a commitment that we will not move from Clause 1 until you have had the opportunity to put your amendment. The question is whether or not right now is the appropriate time. But would you like to make some general comments?

Mr. Benjamin: No.

The Acting Chairman (Mr. Collette): So you will pass for now?

Mr. Benjamin: Yes.

The Acting Chairman (Mr. Collette): Thank you.

Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I should perhaps say to the Chairman, now that we have a new Chairman, that I would hope, sir, you would look a little bit more kindly on the suggestion we made at previous meetings that perhaps you might see fit to have the Auditor General appear for at least one meeting prior to going into clause-by-clause discussion.

But, Dr. Bandeen . . .

The Acting Chairman (Mr. Collette): Well, Mr. Towers, I can interject to say that that decision has already been taken

[Translation]

Des voix: Oui.

Le président suppléant (M. Collette): Monsieur Lang.

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Monsieur le président, je veux dire seulement que la compagnie VIA peut certainement tenir compte de certaines représentations, et modifier les propositions déjà déposées, même celles de la CCT. La CCT s'attend à recevoir des demandes pour différents services et tiendra compte de ces demandes dans l'élaboration de son plan; bien sûr, on prévoit à la longue de faire différentes modifications. Il y a donc une possibilité que les gens du nord de l'Ontario et VIA Rail s'entretiennent sur les services souhaitables.

M. Stewart: Je vous remercie de votre bienveillance à mon égard, monsieur le président. C'est tout ce dont je voulais parler.

Le président suppléant (M. Collette): Merci, monsieur Stewart.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je veux proposer un amendement à l'article 1. Puis-je le faire maintenant?

Le président suppléant (M. Collette): Si vous le désirez; mais nous en sommes toujours à la discussion générale; nous n'avons pas encore passé à l'étude du bill article par article. Mais vous pouvez toujours proposer votre amendement.

M. Benjamin: Non, mais lorsque vous mettrez l'article 1 au scrutin, . . .

Le président suppléant (M. Collette): Si vous voulez; mais il y a d'autres personnes qui veulent poser des questions, et si vous voulez bien attendre, nous vous donnerons la possibilité de le présenter plus tard.

M. Benjamin: Très bien.

Le président suppléant (M. Collette): Nous nous en tiendrons à l'article 1, et le comité s'engagera à ne pas déroger de l'article 1 tant que vous n'aurez pas eu l'occasion de présenter votre amendement. Il s'agit simplement de décider si c'est le bon moment. Avez-vous quelques questions générales à poser?

M. Benjamin: Non.

Le président suppléant (M. Collette): Donc vous cédez votre tour pour le moment?

M. Benjamin: Oui.

Le président suppléant (M. Collette): Merci.

Monsieur Towers.

M. Towers: Merci, monsieur le président.

D'abord, je voudrais souligner à l'intention du président, puisque nous avons un nouveau président, que j'espère qu'il favorisera la suggestion faite à des réunions antérieures concernant la possibilité de faire comparaître le vérificateur général à au moins une séance avant d'étudier le bill article par article.

Mais, monsieur Bandeen, . . .

Le président suppléant (M. Collette): Monsieur Towers, je peux vous dire tout de suite que la décision a déjà été prise

[Texte]

in that that motion was ruled out of order by the Chairman. I am just the Acting Chairman today and the change in bodies does not constitute a policy in the change of the operation of the Committee.

Mr. Towers: Dr. Bandeen, would you be prepared to table the observations and recommendations of the auditors of Coopers & Lybrand; because usually there are such, accompanying an auditor's report, are there not?

Mr. Bandeen: In the report to the management, yes—but no, I would not be prepared to table that. I think that is confidential information. The minute that you table information such as that, you have a tremendous effect on the rapport between the management and the auditors. Each year they give us a management letter which discusses the operations of the corporation in all its aspects, but if that were to be made public, I think it would curtail the benefit of that in the future to the corporation and to the auditors. Certainly without their permission I would not.

• 1620

Mr. Towers: Mr. Chairman, with regard to these new vacation package tours in Canada, I presume the national railways are involved in that. Is that going to cost the system money or are you going to make extra finances as a result of it? It is a new venture on behalf of the government, and whatever systems are involved, be it air or rail or what have you, is it going to cost you money or are you going to make extra money on it?

Mr. Bandeen: I cannot answer you specifically on that. As you probably know, VIA has been marketing and looking after the operations of both railways in varying degrees since last June, and it is actually the one that would be making the agreements with the other parties if they are party to this particular vacation package. But I am sorry, I am not familiar with it at all. I cannot imagine that we would be getting into a deal where they would be losing money.

Mr. Towers: Further to that, I notice, Dr. Bandeen, that in the financial report it says:

Sale of rolling stock purchased in prior year, sold and leased back in current year.

Could we have an explanation of that? It is sizeable: \$5,419,000.

Mr. Bandeen: It is a method of financing. In the late nineteen-sixties we went into leasing. We had what we call leverage leasing, and this was a method of raising money. Rather than going out and borrowing through bonds or through other methods available to us, we would lease equipment. We leased over a half a billion dollars worth of equipment in the late nineteen-sixties, some of which has now been paid off. There were tax advantages to the CN in being able to lease from a third party. Primarily, they could take the capital cost allowances, which we could not because we were not in a taxable position; therefore, our over-all cost of the equipment was lower than if we had just gone out and bought it.

[Traduction]

et que la motion dont il est question a déjà été rejetée comme irrecevable par le président. Je ne suis que le président suppléant aujourd'hui, et la substitution de personne ne constitue pas un changement de la politique de fonctionnement du comité.

M. Towers: Monsieur Bandeen, seriez-vous prêt à déposer les observations et recommandations des vérificateurs de Coopers & Lybrand; car habituellement tout rapport d'un vérificateur comprend de telles observations, n'est-ce pas?

M. Bandeen: Dans son rapport à la direction, oui... Mais non, je ne veux pas déposer ce document. Les renseignements qu'il renferme sont confidentiels. Aussitôt qu'on rend publics de tels renseignements, il y a une répercussion importante dans les relations entre la direction et les vérificateurs. Chaque année, ils nous font parvenir une lettre pour faire des observations sur le fonctionnement de tout les secteurs de la société, mais si ce document était rendu public, il éliminerait le bénéfice du document à l'avenir pour la société et pour les vérificateurs. Je ne déposerai certainement pas le document sans leur permission.

M. Towers: Monsieur le président, à l'égard du nouveau programme voyages-vacances au Canada, j'imagine que les Chemins de fer nationaux participent au programme. Cela en coûtera-t-il à la société ou réalisera-t-elle des bénéfices? Est-ce une nouvelle initiative au nom du gouvernement, mais dans quelque système que ce soit, par voie de chemins de fer ou par voie aérienne, cela vous en coûtera-t-il ou réaliserez-vous des bénéfices?

M. Bandeen: Je ne peux pas répondre précisément à cette question. Comme vous le savez la société VIA assure la vente et l'exploitation des services de voyageurs des deux chemins de fer à différents degrés depuis juin dernier, et c'est elle qui devra conclure les ententes avec d'autres parties si la société veut participer à ce programme de voyages-vacances. Mais je regrette, je ne connais pas très bien le programme. Toutefois je ne crois pas qu'on veuille s'engager dans une entreprise où l'on pourrait perdre de l'argent.

M. Towers: Monsieur Bandeen, je remarque qu'on dit dans le rapport financier:

Vente de matériel roulant acheté dans l'exercice précédent, puis vendu et repris à bail en cours d'exercice.

Pourriez-vous nous expliquer ce poste? Il est assez important: \$5,419,000.

M. Bandeen: C'est une méthode de financement. A la fin des années soixante, nous avons commencé à louer notre stock roulant. C'est ce que l'on appelle la location en puissance, une méthode d'acquérir d'autres fonds. Plutôt que d'emprunter par émission d'obligations, ou d'autres méthodes qui nous étaient disponibles, nous louions notre équipement. Nous avons loué de l'équipement pour une valeur de plus de un demi-milliard de dollars à la fin des années soixante, dont on a déjà repayé une partie. Il y avait certains avantages fiscaux pour la société à louer à une tierce partie. D'abord, la tierce partie pouvait prendre avantage des indemnités d'amortissement, ce qui n'était pas notre cas, car notre opération n'était pas imposable;

[Text]

What, incidentally, was cut off from us because the government put a withholding tax on lease payments to the United States, eliminating that avenue of raising capital at a relatively low rate. Since then, we have gone to conditional sales agreements and to lease-backs. This is a case where we take existing equipment, usually relatively new, sell it to a third party and then lease it back. That means the third party provides the cash to buy it; and we lease it over a period of time. He can take advantage of capital cost write-offs, which we cannot. This is the only method we have, until we are profitable, to take total advantage of capital cost allowances.

So this is just an item where we had the equipment, we sold it to a third party, we lease it back. We still own it, it is still ours, in that sense of the word, as far as it is needed.

Mr. Towers: You would say then, sir, that it is a change in government policy rather than a change in the policy of the CN?

Mr. Bändeen: I rather wish they had not put that withholding tax on. I am sure there were other reasons that I am not familiar with. Until then, it was convenient for us to lease equipment in the United States, have the ownership in the U.S. and take advantage of American taxes, which are much more generous to equipment owners than the Canadian. We got a much lower lease rate, or much lower cost of capital rate, if you wish, but that was changed with the withholding tax on all money going to the U.S. That was a number of years ago when Mr. Macdonald was Minister. I have forgotten the exact time. Since then, it has not been advantageous for us to lease in the U.S.

Mr. Towers: Mr. Chairman, if Dr. Bändeen will look at the financial report, at the top of page 39 it says:

Canaven Limited, a wholly owned subsidiary of the Company, was incorporated in 1976 to bid for the construction, equipping and commissioning of a new 700—kilometre railway line in Venezuela. Subsequently, Canaven has entered into a consortium agreement with Spanish and Venezuelan participants under the name "Escaven." Escaven is currently negotiating a general contract with Venezuelan national railway interests under which Escaven would have responsibility for the above-described undertaking.

Is it the policy of CN to get into the construction of the systems in other countries?

• 1625

Mr. Bändeen: It has not been in the past. We do have CANAC Consultants Limited, which we have had in existence for a number of years, and they have operated in some 13 or

[Translation]

donc, le coût général de l'équipement nous revenait à un prix plus bas que si nous l'avions simplement acheté.

Au fait, nous avons perdu cet avantage quand le gouvernement a établi un impôt retenu à la source sur tout paiement pour location aux États-Unis, éliminant ainsi ce moyen de se financer à un taux relativement peu élevé. Depuis, nous sommes passés à des offres d'achat conditionnelles sur reprise à bail. Dans ce cas, nous prenons le stock roulant actuel, qui est relativement neuf, et nous le vendons à une tierce partie pour ensuite le reprendre à bail. Ainsi, la tierce partie fournit l'argent pour l'acheter, et nous le louons pour une période déterminée. La tierce partie peut prendre avantage des indemnités d'amortissement, ce qui ne nous est pas possible. C'est la seule méthode à notre disposition, jusqu'à ce que nous réalisons des profits, pour prendre plein avantage des indemnités d'amortissement.

Ainsi nous avons vendu notre équipement à une tierce partie pour ensuite le reprendre à bail. Nous sommes toujours les propriétaires, cet équipement nous appartient, dans la force du mot, aussi longtemps qu'il sera nécessaire.

M. Towers: C'est donc le résultat d'un changement de politique du gouvernement, plutôt que celle de la société?

M. Bändeen: J'aurais beaucoup préféré qu'on n'établisse pas un impôt retenu à la source. Il y a sans doute d'autres raisons que j'ignore. Mais jusqu'à ce moment-là, il nous était plus facile de louer l'équipement des États-Unis assurant les titres aux États-Unis, afin de prendre avantage des mesures fiscales américaines qui étaient beaucoup plus généreuses pour les propriétaires d'équipements que celles du Canada. Nous avions un taux de location plus bas, ou un taux d'amortissement beaucoup plus bas, si vous préférez; mais tout cela a changé à l'application de la taxe retenue à la source sur tout l'argent allant aux États-Unis. Il y a plusieurs années de cela, au moment où M. Macdonald était ministre. J'ai oublié la date exacte. Depuis, il est plus avantageux de louer l'équipement aux États-Unis.

M. Towers: Monsieur le président, si M. Bändeen veut bien regarder le rapport financier à la page 39 où l'on dit:

Canaven Limitée, filiale en toute propriété de la compagnie, a été constituée en 1976 pour la construction, l'équipement et la mise en service d'une nouvelle ligne de chemin de fer de 700 kilomètres au Venezuela. Par la suite, Canaven s'est joint à un consortium comprenant des participants espagnols et vénézuéliens sous le nom de «Escaven». Escaven négocie présentement avec les parties intéressées des chemins de fer nationaux du Venezuela un contrat général en vertu duquel Escaven sera chargé des travaux précités.

Est-ce la politique générale de la société CN de construire des réseaux de chemins de fer dans d'autres pays?

M. Bändeen: Cela n'a pas été le cas par le passé. Nous avons, bien sûr, CANAC Consultants Limited qui existe depuis un certain nombre d'années et qui fonctionne dans près

[Texte]

14 countries around the world, primarily in a consulting capacity. They go in and advise on location of tracks, upgrading, and this type of thing. We started off doing it as a service to third powers, and the United Nations, and the World Bank, and it has turned out to be a fairly profitable operation.

In this Venezuelan thing, we were going in on that same basis. We were going to go in as a consultant—we were going to do the engineering, the design, and the layout of the track. But when the deal got under way, it was found that what Venezuela wanted was a turnkey operation, if you wish: they wanted the railway built, they wanted it equipped, and they wanted the people trained to run it. They have very little railway in Venezuela now, I think it is less than 100 miles of railway in total. So there was a large Canadian content in that. There were four or five companies besides ourselves who were involved, trying to get a part of the bid: you have Hawker Siddeley on equipment, MLW on locomotives, Sysco on steel, and Loram was in on part of an SNC in Montreal as an example of the companies.

In the middle of this bid, we were one member of the consortium called Canaven Limited and it became obvious that, unless we were willing to take it over and front it and run it, we were not going to be in competition. So we had long discussions with the federal government, with the Department of Industry, Trade and Commerce particularly, and with the Export Development Corporation. We have put in the bid and we are negotiating with the Venezuelans. We are protecting ourselves, I hope, in all directions, against the risk. The risk is being undertaken by Export Development Corporation and IT and C. We have not signed a contract or made a move down there without the full knowledge and support of our partners in Canaven Limited plus the government representatives.

We have been persuaded to do this as something that is beneficial for the country, for exports of the country. Without this kind of bid they had no chance. We are talking now of exports of perhaps \$300 million to \$400 million over a period of three or four years. So, in that sense, we have talked ourselves into it unwillingly—reluctantly, let us put it this way. It was not something we set out to achieve, but aside from the Canadian Pacific, we are about the only ones who can bid for this kind of thing over all, outside of Canada. And CP is one of the partners—I am sorry—CP Consulting Services is also one of the partners in this bid.

The Acting Chairman (M. Collenette): Thank you, Mr. Towers. Mr. Lawrence.

Mr. Lawrence: Dr. Bandeen, the purpose of this bill is to wipe out the debt and really reform the capital structure of the company. Presumably, on the basis of the five-year profit projections that were given to the Committee recently, whether the bill goes through, while it will affect the profit structure, does not mean the difference between a debt or a loss.

[Traduction]

de 13 ou 14 pays du monde, essentiellement à titre d'expert-conseil. Ils fournissent des conseils sur l'emplacement des voies, leur réparation, etc. Cela a commencé à titre de service aux pays du Tiers-Monde, aux Nations unies, à la Banque mondiale, et cela s'est révélé relativement rentable.

C'est dans cet esprit que nous abordions ces travaux, au Venezuela. Nous étions là à titre d'experts-conseils, pour préparer les plans, le tracé de la voie. Mais lorsque les travaux ont commencé, nous avons appris que le Venezuela voulait que ce soit un programme «clef en main», il voulait que le chemin de fer soit construit, qu'il soit doté de tous les appareils nécessaires et que nous en formions le personnel. Le Venezuela a très peu de voies ferrées actuellement; je pense que cela se chiffre à moins de 100 milles en tout. Il y a donc eu une très vaste participation canadienne. Quatre ou cinq compagnies, outre nous-mêmes, ont participé aux travaux et tâché d'obtenir une partie des contrats: Hawker Siddeley pour le matériel, MLW pour les locomotives, Sysco pour l'acier, et Loram a eu une partie d'un contrat accordé à SNC à Montréal... ce sont là des exemples de compagnies.

Au milieu de tout cela, nous étions un des membres du consortium appelé Canaven Limited, et nous avons constaté qu'à moins de nous charger entièrement des travaux et de les exploiter, nous n'allions pas pouvoir livrer concurrence aux autres compagnies. Nous avons donc eu de longs pourparlers avec le gouvernement fédéral, et notamment avec le ministère de l'Industrie et du Commerce et la Société pour l'expansion des exportations. Nous avons présenté une soumission et nous poursuivons nos négociations avec les Vénézuéliens. Nous nous protégeons contre tout risque éventuel. Ce sont la Société pour l'expansion des exportations et le ministère de l'Industrie et du Commerce qui nous garantissent les risques. Nous n'avons pas signé de contrat ou fait le moindre geste là-bas, sans que nos associés de Canaven Limited et les représentants du gouvernement n'en aient été tenus au courant.

On nous a persuadé de faire cela parce que ce serait avantageux pour le Canada, pour les exportations du Canada. Si nous n'avions pas présenté cette soumission, nous aurions perdu cet avantage. Nous envisageons maintenant des exportations d'environ 300 ou 400 millions de dollars, en trois ou quatre ans. Donc, dans une certaine mesure, nous nous y sommes engagés un peu à contrecœur, pour ainsi dire. Ce n'est pas une chose que nous avions l'intention de réaliser, mais exception faite du Canadien pacifique, nous sommes à peu près les seuls à pouvoir répondre à un appel d'offres de ce genre, pour des travaux à l'extérieur du Canada. D'ailleurs, le CP est un des associés... pardon, je veux dire que CP Consulting Services est également un des associés qui participent à cette soumission.

Le président suppléant (M. Collenette): Merci, monsieur Towers. Monsieur Lawrence.

M. Lawrence: Monsieur Bandeen, ce bill a pour objet de supprimer la dette et de corriger vraiment la structure de capital de la compagnie. En se fondant sur les projections quinquennales des bénéfices, fournies récemment au comité, on peut supposer que l'adoption du projet de loi, bien qu'elle

[Text]

Mr. Bandeem: A deficit.

Mr. Lawrence: A deficit or a profit, rather.

Mr. Bandeem: We are fully confident that if the government continues to buy the preferred shares on the same basis as they have over the past, and if other things stay equal, we can make the profit as outlined before recap.

Mr. Lawrence: With your services staying the same?

Mr. Bandeem: I hope they improve, because we foresee an increase in the demand for our freight services over the five-year period.

Mr. Lawrence: Is the main element on whether you have a loss or profit really dependent on the VIA passenger transaction? The agreement? I mean, getting rid of that gets rid of a lot of your loss, does it not?

Mr. Bandeem: We have not had a loss for the last couple of years, but we have still paid \$50 million, roughly, towards the passenger loss. We estimate that over the five years we will reduce that \$50 million to \$20 million. We do not think we will really be out of it. I know this is a disagreement with the Ministry of Transport, who feel that we are being unduly pessimistic, but our feeling is that, even with the VIA agreements we have seen, and with their taking over, they will stop the loss from growing, as far as we are concerned, and allow us out of a great part of the loss—we will still have a residual loss of, perhaps, \$20 million from VIA in that last year that we cannot recover. These are investments we have made over the years which are not recoverable under the cost recovery program that is being suggested.

• 1630

Mr. Lawrence: I know the VIA agreement is not really part of the transaction before us, or referred to in the bill of course, but certainly the VIA agreement does have a great influence on the over-all profit and perhaps even—hopefully not—the debt structure of the company in the future. I would like to ask you just a couple of questions about the VIA agreement because I think it does indirectly relate to the bill.

Mr. Bandeem: I should caution you that we have not signed an agreement with VIA yet. This is something that is being negotiated right now and hopefully will be signed between now and June 1. CN and VIA have not signed an agreement on the operations yet. We have some general principles that we are trying to follow but I cannot give you a copy of the agreement now because it does not exist.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Mr. Lawrence, I would have to rule, in the absence of any specific agreement reached between VIA and Canadian National Railways, that perhaps this line of questioning is speculative and it really deals with the policy to be taken by Canadian National in its

[Translation]

puisse influencer le système de réalisation des bénéfices ne saurait être le facteur clef d'une dette ou d'une perte.

M. Bandeem: Des déficits.

M. Lawrence: Des déficits ou des bénéfices, plutôt.

M. Bandeem: Nous sommes pratiquement certains que si le gouvernement continue d'acheter les actions privilégiées de la même manière qu'il l'a fait par le passé, toute chose étant égale par ailleurs, nous pourrions réaliser les bénéfices prévus, avant récupération de l'amortissement.

M. Lawrence: Vos services restant inchangés?

M. Bandeem: J'espère qu'ils s'amélioreront, car nous prévoyons une augmentation de la demande pour nos services de marchandises pendant la période quinquennale.

M. Lawrence: L'élément le plus important dont dépendent vos pertes ou vos bénéfices est-il celui des transactions des passagers de VIA? Je veux parler de l'accord. Si vous vous débarrassez de cela, vous vous débarrassez de beaucoup de vos pertes, n'est-ce pas?

M. Bandeem: Nous n'avons pas eu de pertes au cours des deux dernières années, mais nous avons quand même versé environ 50 millions de dollars en vue de compenser les pertes ayant trait aux passagers. Nous estimons pouvoir, en cinq ans, passer de ces 50 millions de dollars à 20 millions de dollars. Nous ne pensons pas vraiment pouvoir nous en sortir entièrement. Je sais qu'il s'agit là d'un désaccord avec le ministère des Transports qui estime que nous sommes indûment pessimistes, mais nous trouvons que la prise en charge du service par VIA empêchera les pertes d'augmenter et nous permettra de nous débarrasser d'une grande partie de ces pertes, sans toutefois éviter que nous ayons quand même une perte finale et irrécupérable d'environ 20 millions de dollars, au cours de la dernière année, pour les voyages VIA. Ce sont là des placements de longue date qui sont irrécupérables aux termes du programme de récupération des coûts que nous proposons.

M. Lawrence: Je sais que l'accord VIA ne fait pas vraiment partie du programme que nous examinons et n'est en tout cas pas mentionné dans le projet de loi, mais il a certainement une grande influence sur l'ensemble des bénéfices et peut-être même—j'espère que non—des dettes futures de la compagnie. J'aimerais simplement vous poser deux ou trois questions au sujet de l'accord VIA car j'estime qu'il est indirectement lié au projet de loi.

M. Bandeem: Je dois vous prévenir que nous n'avons pas encore signé d'accord avec VIA. C'est une chose que nous négocions en ce moment, et que nous espérons signer entre maintenant et le 1^{er} juin. Le CN et VIA n'ont pas encore signé d'accords d'exploitation. Nous avons certains principes généraux que nous essayons d'observer, mais je ne peux, pour l'instant, vous fournir un exemplaire de l'accord, puisqu'il n'existe pas.

Le président suppléant (M. Collenette): Monsieur Lawrence, en l'absence de tout accord précis conclu entre VIA et les Chemins de fer nationaux du Canada, je vais devoir peut-être décider qu'il s'agit-là de questions hypothétiques ayant trait à la politique éventuellement adoptée par le CN

[Texte]

agreement with VIA. I would ask you to speak specifically to the bill and the capitalization of Canadian National Railways.

Mr. Lawrence: All right. In respect of the capitalization, the capitalization certainly affects the debt structure and the debt structure affects the capitalization. It has to. And certainly the services being provided, and those that will be continued to be provided, also obviously affect the debt structure and that in turn affects the capitalization. I think for laymen members of Parliament to properly understand what is being done here, we have to appreciate the debt structure. The debt structure is obviously affected not only by the VIA agreement, it is also affected by the services being provided and, hopefully, which will be provided by the company.

I was just wondering, for instance, if the properties—stations, buildings, for instance—that are currently part of the CN Railway system but which are there mainly to provide passenger services are going to be included. Is it contemplated that that part of the ownership, the assets of the system, be included in a transfer to VIA Rail, or what?

Mr. Bandeen: As I say, we are right in the middle of the negotiations now. Perhaps I could state the principles that we are trying to follow, and I think they have the concurrence of VIA and perhaps MOT. If a passenger facility, be it equipment or property, is totally passenger, then the ownership should move to VIA. If it is something that is not and in which there is a large element that is not passenger related or not related to the passenger service that VIA is offering, then we propose to retain the property in the CN property and lease the portion that they need to VIA.

Now I can perhaps evidence an example of that being Central Station in Montreal which a lot of you are familiar with.

Mr. Lawrence: I would rather you moved a little bit further West. I would rather you started talking about Cobourg and Port Hope, for instance.

Mr. Bandeen: But in Central Station in Montreal the largest users of that are the commuter service coming in and out, if you just take numbers of people. Under the VIA arrangement commuters are not the responsibility of VIA; they will remain the responsibility of the railways involved. So the biggest users of Central Station are commuters. The station has two floors of our office people above the concourse, so the biggest user will continue to be CN. VIA will lease to them whatever is required and the principle we are following is based on a book value of the property in order to give them a fair shake on this. This is in the middle of negotiations from coast to coast. They cannot decide which station they want, for instance, in Vancouver, and this type of thing, so they are trying to make up their minds and when they do, they will negotiate with the railway involved.

Mr. Lawrence: Well, forgive me. I do not want to get complicated by Montreal station where you get commuters and heaven only knows what else going through there. Could we simplify it again for we simple-minded laymen M.P.s? Let

[Traduction]

dans le cadre de son accord avec VIA. J'aimerais vous demander de parler en particulier du projet de loi et de la capitalisation des Chemins de fer nationaux du Canada.

M. Lawrence: Très bien. La capitalisation influence certes la structure de la dette qui, à son tour, influence la capitalisation. Il faut qu'il en soit ainsi. En outre, certainement, les services fournis, tant maintenant qu'à l'avenir, influencent également la structure de la dette, ce qui influence de nouveau la capitalisation. En notre qualité de députés profanes, pour bien comprendre ce qui se passe, nous devons nous rendre compte de l'importance de la structure d'endettement. Cette dernière est influencée non seulement par l'accord avec VIA, elle est également influencée par les services fournis et les services qui, espérons-le, seront fournis par la compagnie.

Je me demandais, par exemple, si les propriétés—les gares, les immeubles, par exemple—faisant actuellement partie du système ferroviaire du CN mais existant principalement en vue de fournir des services aux voyageurs, vont être incluses. Doit-on envisager que cette partie de la propriété, de l'actif du système, soit incluse dans un transfert à VIA rails?

M. Bandeen: Je le répète, les négociations sont en cours actuellement. Je pourrais peut-être énoncer les principes que nous essayons de suivre, et auxquels souscrivent, si je ne m'abuse, VIA et peut-être le MDT. Si une installation pour voyageurs, qu'il s'agisse de matériel ou de propriété, est entièrement vouée aux voyageurs, sa possession devrait être transférée à VIA. S'il s'agit d'une installation qui n'a rien à voir avec les voyageurs ou dont une grande partie n'est pas liée aux services voyageurs offerts par VIA, nous proposons de garder la propriété en possession du CN et de louer à VIA les éléments dont elle a besoin.

Un exemple de cela serait la Gare centrale, à Montréal, que beaucoup d'entre vous connaissent.

M. Lawrence: J'aimerais mieux que vous alliez un peu plus à l'ouest. J'aimerais mieux que vous parliez de Cobourg et de Port Hope, par exemple.

M. Bandeen: Mais à la Gare centrale, à Montréal, c'est le service des trains de banlieue qui attire le plus grand nombre d'usagers. Aux termes de l'accord avec VIA, les voyageurs de la banlieue ne relèvent pas de VIA, ils continuent de relever des chemins de fer concernés. Les plus grands utilisateurs de la Gare centrale sont donc les voyageurs de banlieue. Notre personnel occupe deux étages qui se trouvent au-dessus du centre commercial. Le plus grand utilisateur continuera d'être le CN. VIA leur louera les locaux nécessaires et le principe que nous adoptons se fonde sur la valeur comptable de la propriété, afin qu'il soit traité équitablement. Nous sommes en plein milieu de négociations qui portent sur l'ensemble du Canada. Ils ne peuvent pas décider quelle station prendre, par exemple, à Vancouver. VIA essaie donc de se décider, et, une fois ces décisions prises, elle entreprendra des négociations avec les chemins de fer concernés.

M. Lawrence: Veuillez m'excuser. Je ne veux pas me lancer dans la situation complexe de la gare de Montréal ou entrer en ligne de compte des voyageurs de banlieue et Dieu sait quoi encore. Pourriez-vous simplifier la question pour les simples

[Text]

us take an ordinary station like Port Hope on the main line, for instance, between Montreal and Toronto.

• 1635

The Acting Chairman (Mr. Collette): Mr. Lawrence, excuse me, please. Mr. Lawrence, I have allowed you some latitude in talking about the general agreement that CN will be undertaking with VIA and we are now entering into really a discussion of operations of stations and that type of thing . . .

Mr. Lawrence: Yes.

The Acting Chairman (Mr. Collette): . . . which really should come up under the Estimates with the Minister or with VIA Rail when they appear before the Committee. Mr. Roberts was here, I think, for two meetings earlier this year and these are the kinds of questions that should really have been directed to him at that time. So I would ask you to perhaps wrap up your questioning . . .

Mr. Lawrence: With all due respect, there may not be any item for CN Railway if this bill goes through.

The Acting Chairman (Mr. Collette): . . . with questions specifically related to the recapitalization of the Canadian National Railways.

Mr. Lawrence: On this particular point, Mr. Chairman, if I can just speak on a point of order so that my time does not run on it, if this bill goes through, presumably, and if an arrangement is eventually reached between CN and VIA Rail, then there may not be an item in the Estimates any longer for CN. I am sure that is the hope of the company. The idea is to put the thing on a paying basis so, presumably, they do not have to come back to the government and Parliament every year or every couple of years for another handout. You know, I think we are establishing some sort of a precedent here where services are provided by a Crown agency, but you are not permitting us to discuss those services at a time when we are discussing the whole future of these things and whether, in actual fact, Parliament is going to have the opportunity in the future to talk about these things. I think it is very directly relevant, not only the capitalization, but the profit and if you are talking about the profit picture, you have to talk about the services. I think they are very clearly relevant to the bill before the House. Certainly, so that I can understand the concept behind the bill, I have to talk about it, how it is going to affect my constituents, for instance. I see nothing irrelevant in tying in the services of a corporation in respect of the capitalization of it. I will be finished in just a minute anyway.

An hon. Member: I hope so.

The Acting Chairman (Mr. Collette): Mr. Lawrence, in view of the fact that you are not a regular member of the Committee, perhaps the Chair would be disposed to allow you a little bit of latitude, but I have cautioned you a couple of times and I must ask that you do keep within the parameters of the bill.

Mr. Lawrence: All right. I really do appreciate that. Dr. Bandeen has talked about Montreal. Could you talk about an ordinary station?

Mr. Bandeen: An ordinary small station.

[Translation]

députés profanes que nous sommes? Prenons une gare ordinaire telle que celle de Port Hope, par exemple, qui se trouve sur la ligne principale entre Montréal et Toronto.

Le président suppléant (M. Collette): Excusez-moi, monsieur Lawrence. Je vous ai permis de parler assez longuement de l'accord général que le CN conclura avec VIA mais nous commençons maintenant une discussion sur les activités des gares et ce sujet . . .

M. Lawrence: Oui.

Le président suppléant (M. Collette): . . . devrait être soulevé dans le cadre du budget lorsque le Ministre ou les représentants de VIA Rail comparaitront devant le Comité. M. Roberts est déjà venu à deux réunions plus tôt cette année et ce genre de questions devrait vraiment lui être posé. Je vous demanderai donc de terminer rapidement votre question.

M. Lawrence: Sauf votre respect, il n'y aura peut-être pas de crédit pour le CN si ce bill est adopté.

Le président suppléant (M. Collette): . . . les questions qui ont trait précisément à la révision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada.

M. Lawrence: A ce sujet, monsieur le président, si vous me permettez de prendre la parole comme rappel au Règlement, afin que mon temps de parole ne soit pas débité, si ce bill est adopté, si un arrangement est conclu entre le CN et VIA Rail, il se pourrait très bien qu'il n'y ait plus de crédits au budget pour le CN. Je suis certain que c'est ce que la société espère. Il s'agit d'en faire une affaire rentable, probablement, afin que la société n'ait pas de nouveau à s'adresser au gouvernement et au Parlement chaque année ou tous les deux ans pour obtenir du financement. Nous établissons un précédent en quelque sorte pour une société de la Couronne qui fournit des services, mais vous ne lui permettez pas de discuter ces services à un moment où nous délibérons sur son avenir afin de savoir si en réalité le Parlement aura l'occasion bientôt de délibérer à ce sujet. A mon avis, cette question est tout à fait pertinente, non seulement pour la capitalisation mais pour la rentabilité. Si nous discutons de cette rentabilité, il nous faut parler des services. De toute évidence, ils se rattachent au bill présenté à la Chambre. Si je veux comprendre les notions derrière ce bill, je dois en parler pour savoir comment il peut intéresser mes électeurs par exemple. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas relier les services d'une société à sa capitalisation. J'aurai fini dans un moment de toute façon.

Une voix: Je l'espère.

Le président suppléant (M. Collette): Monsieur Lawrence, étant donné que vous n'êtes pas un membre régulier du Comité, je suis disposé à vous permettre de prendre un peu plus de temps, mais je vous ai averti à plusieurs reprises et je dois vous demander de demeurer dans les paramètres du bill.

M. Lawrence: Très bien. Je l'apprécie beaucoup. M. Bandeen a parlé de Montréal. Pouvez-vous nous parler d'une gare ordinaire?

M. Bandeen: D'une gare ordinaire, d'une petite gare.

[Texte]

Mr. Lawrence: Yes.

Mr. Bandeen: These are the very things we are negotiating and I cannot give you an answer.

Mr. Lawrence: So no decision has been taken.

Mr. Bandeen: No decision has been taken and, basically, while they look like passenger stations, a lot of these small stations are the heart of the operation of the railway where we will have an operator or dispatcher. We have to look at each one ...

Mr. Lawrence: Right.

Mr. Bandeen: ... individually. I am not familiar with Cobourg ...

Mr. Lawrence: Or Port Hope.

Mr. Bandeen: ... or Port Hope and their distinct operating ...

Mr. Lawrence: Yes.

Mr. Bandeen: ... problems, so I could not give you an answer on it.

Mr. Lawrence: All right, but in the meantime apparently the company itself is proceeding with applications to restrict or abandon or, in some places, even destroy some of the property along that main line between Toronto and Montreal even though you are going to show a profit if this bill is passed.

Mr. Bandeen: We are going to make changes across the country. A corporation as large as the CN cannot remain stagnant and I do not think you would want it to. We have to adjust to the technological changes that occur, to the traffic as it changes. This is something we will be doing as long as the corporation exists. The minute we stop doing that then I can guarantee you we will not have a profit and you would not be very proud of the corporation.

Mr. Lawrence: Surely you should be of an expansionist mind rather than a restrictionist mind.

Mr. Bandeen: We are, but that does not mean that all sides of the company are expansionist. This is my point. I believe at the previous sessions I was talking about the country as a whole and our big expansion is in Western Canada, the big cattle expansion.

Mr. Lawrence: All right. Thank you. Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Thank you, Mr. Lawrence. Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Thank you. Mr. Bandeen, if I could go back to an issue that was raised a little earlier that has to do with the statement or the letter the auditors normally and usually give the directors of a company when they present the annual statement in their auditors' report, and I understand, of course, that this would not be the form in which you would table that kind of document but it does intrigue me a little bit. For instance, would you lay that kind of document before the Auditor General when he looks at your situation?

[Traduction]

M. Lawrence: Oui.

M. Bandeen: Ce sont là justement les choses que nous négocions et je ne puis vous répondre.

M. Lawrence: Par conséquent, aucune décision n'a été prise.

M. Bandeen: Non, aucune décision n'a encore été prise et, fondamentalement, en même temps qu'on étudie cette question des gares pour voyageurs, un grand nombre de ces petites gares sont le centre même des activités des chemins de fer où nous aurons un opérateur ou un régulateur. Nous devons examiner chaque ...

M. Lawrence: Oui.

M. Bandeen: ... gare. Je ne connais pas celle de Cobourg.

M. Lawrence: Ou de Port Hope.

M. Bandeen: ... ou de Port Hope et son problème particulier de fonctionnement ...

M. Lawrence: Oui.

M. Bandeen: ... par conséquent, je ne puis vous donner une réponse.

M. Lawrence: Très bien. Dans l'intervalle, la société semble étudier les demandes de restriction ou d'abandonner certains endroits, même de détruire des propriétés le long de la ligne principale entre Toronto et Montréal même si elle doit faire des profits une fois que ce bill aura été adopté.

M. Bandeen: Nous allons faire des changements partout au pays. Une société aussi importante que le CN ne peut pas demeurer stagnante et je ne crois pas que vous le vouliez. Nous devons nous conformer aux changements technologiques qui se produisent et aux changements dans le trafic. C'est quelque chose que nous ferons tant que la société existera. Si nous cessons de le faire, je peux vous garantir que nous ne ferons pas de profits et que vous ne serez pas très fiers de la société.

M. Lawrence: Vous devez certainement avoir des idées expansionnistes plutôt que restrictives.

M. Bandeen: Nous en avons mais cela ne signifie pas que tous les secteurs de la société doivent être expansionnistes. C'est mon point de vue. Je crois qu'aux réunions précédentes, j'ai parlé du pays entier et de notre expansion énorme dans l'Ouest du Canada visant surtout le bétail.

M. Lawrence: Très bien. Merci. Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Collenette): Merci, monsieur Lawrence. Monsieur Oberle.

M. Oberle: Merci. Monsieur Bandeen, j'aimerais revenir à une question qui a été soulevée un peu plus tôt et qui a trait à la déclaration ou à la lettre que les vérificateurs donnent normalement aux directeurs d'une société lorsqu'ils présentent leur bilan annuel dans leur rapport de vérification. J'ai cru comprendre que ce ne serait pas la façon que vous adopteriez pour déposer ce genre de document, mais cela m'intrigue un peu. Présenteriez-vous ce genre de document au Vérificateur général lorsqu'il étudie votre cas?

[Text]

• 1640

Mr. Bandeen: We have not in the past. I just want to make sure. I believe we have talked about the fact that your background is in business. As you know, there are two reports that come, one that I will call a management letter, which is to the management of the corporation explaining in detail the things that they are suggesting you should look at and changes you should make. This goes to our audit committee. There also is a report to the government that comes from the auditors, which goes to the audit committee of the board and to the board of directors of the corporation. I am sure the Auditor General has copies of that general report if he so desires it.

The Auditor General throughout the year does ask questions about the CN and the various aspects of it in which he is interested. These questions normally are directed through the Ministry of Transport. The appropriate officer in the Ministry of Transport will then ask us for the information if he thinks it is warranted or if he does not already have it himself. So we do not have that direct a contact with the Auditor General but we do get indirect questions through the Minister on specific items that apparently are of interest to the Auditor General.

Mr. Oberle: If your auditors provide you with the same kind of service that my auditors provide me, they would make statements about certain weaknesses in the accounting procedures, and they would even point out certain weaknesses in the execution of the responsibilities of some of the directors. Suppose the Auditor General were to ask to look at that, would you feel obliged to lay it before him or to authorize your auditors to point out those areas to him?

Mr. Bandeen: At the moment we do that through the Minister to whom we report, and he reports to Parliament. I guess we report to Parliament through the Minister is the correct wording.

Mr. Oberle: Do you report to the Minister or does the Auditor General report to the Minister?

Mr. Bandeen: We report through the Minister to Parliament, I believe is the terminology, and, normally, if the Auditor General wanted some specific information, he goes through the Minister of Transport, and we get a request and we forward it.

The Auditor General reports to Parliament, I believe. I think he is appointed by Parliament and reports to Parliament. He owes his office to an act of Parliament.

Mr. Oberle: Well, I guess what you are telling me agrees with the way I would look at this letter. I would attempt to make every effort to correct, in my own interest, the discrepancies that have been pointed out by your auditor. And you do not feel obliged to involve other people and alarm them unduly. Would that be the case?

Mr. Bandeen: That is correct. As you know, in a corporation with nearly 80,000 employees and operating in all of Canada and in 17 states—or whatever it is—there are going to be problems that arise. You do not have total control over an

[Translation]

M. Bandeen: Nous ne l'avons pas fait dans le passé. Je veux m'en assurer. On a déjà mentionné que vous aviez été dans les affaires. Comme vous le savez, il y a deux rapports, d'abord la lettre à la direction qui est adressé à la direction d'une société et qui explique en détail les choses qu'elle vous propose d'examiner et les changements à apporter. Ce rapport est adressé à notre comité de vérification. Il y a également un rapport au gouvernement provenant des vérificateurs; il est adressé au comité de vérification de la commission et au conseil d'administration de la société. Je suis certain que le Vérificateur général reçoit des exemplaires de ce rapport général, s'il le désire.

Pendant l'année, le Vérificateur général pose des questions concernant le CN et les divers aspects qui l'intéressent. Ces questions sont habituellement posées par l'entremise du ministre des Transports. Le fonctionnaire désigné au ministère des Transports nous demande les renseignements, s'il les juge nécessaires ou s'il ne les a pas en sa possession. Nous n'avons donc pas de contact direct avec le Vérificateur général; les questions indirectes nous sont posées, par l'entremise du ministre, sur des articles précis qui apparemment intéressent le Vérificateur général.

M. Oberle: Si vos vérificateurs vous fournissent le même genre de services que les miens me donnent, ils doivent souligner certaines faiblesses dans vos méthodes comptables et aussi dans la façon dont certains de vos directeurs s'acquittent de leurs responsabilités. Supposons que le Vérificateur général vous demande d'examiner la situation, vous croiriez-vous obligé de lui expliquer ou autoriseriez-vous vos vérificateurs à le faire?

M. Bandeen: Nous le faisons pour le moment par l'entremise du ministre à qui nous sommes comptables et il fait rapport au Parlement. Il serait peut-être plus juste de dire que nous sommes comptables au Parlement par l'intermédiaire du ministre.

M. Oberle: Êtes-vous comptables au ministre ou le Vérificateur l'est-il?

M. Bandeen: Nous sommes comptables au Parlement par l'intermédiaire du ministre, je pense que c'est comme cela qu'il faut dire, et normalement si le Vérificateur général veut des renseignements précis, il s'adresse au ministre des Transports qui nous transmet la demande pour les obtenir.

Le Vérificateur général rend compte au Parlement, je crois. Je crois qu'il est nommé par le Parlement, il est comptable au Parlement et son bureau est établi par une loi du Parlement.

M. Oberle: Ce que vous dites me semble correspondre à la façon dont j'envisagerais cette lettre. J'essaierais de faire tout mon possible pour corriger, dans mon propre intérêt, les écarts qui ont été soulignés par votre vérificateur. Et vous ne vous sentez pas obligé d'impliquer d'autres personnes afin de ne pas les alarmer sans nécessité, c'est bien cela?

M. Bandeen: C'est exact. Vous le savez, dans une société qui compte près de 80,000 employés et qui fonctionne partout au Canada et dans 17 États, je crois, il y a toujours des problèmes qui se posent. Vous n'avez pas un contrôle total sur un agent

[Texte]

agent in a particular small location, but what we try to do is move in on this, and we have an internal audit as well as the external. We spend an awful lot of time on the internal audit just seeing that we have financial control.

Mr. Oberle: One final question on this particular aspect. Would you be in a position to comment on either of the two auditor's letters in which the auditor made reference to the recap? Did he give an opinion on the desirability of proceeding with that scheme?

Mr. Bandeen: Our outside auditor has been deeply involved in the recap from the very beginning. This estimate of depreciation that should have been charged in previous years and was not—he has endorsed this, as has the government side in the various departments involved—their financial people.

As to your question on has he endorsed the recapitalization . . .

Mr. Oberle: I suppose he probably took the initiative.

Mr. Bandeen: For all the years from 1956 till we took that \$808 million as a depreciation that we should have charged, he put a note in the annual report, and his predecessors did also. So they were telling us we should have taken this years ago. We took it two years ago and put it in the books. So he has been very much pushing us to correct that side. But I do not think he has taken a position on the principle of the bill, and I do not really think that is the function of the auditor.

• (1645)

Mr. Oberle: Did he take a position on the amount that should be used?

Mr. Bandeen: On the \$808 million, he has endorsed that across the board and says it is correct.

Mr. Oberle: Did he recommend anything higher or lower?

Mr. Bandeen: No. This was the report.

Mr. Oberle: That was just his recommendation.

Mr. Chairman, if I have the time I would like to ask Mr. Bandeen a question on another topic, the whole question of rolling stock and the chronic shortages of cars.

I would like to ask you, sir, what kind of an arrangement you would have with other Canadian railways, such as the BCR, on certain interchanges of rolling stock. Are you obliged to exchange or to provide some rolling stock for the British Columbia Railway . . .

Mr. Bandeen: I do not know what you mean by "obliged". You see, we want to get the traffic coming off. As you know, there are connections on the south end and, although we are the only one to connect, we have to interchange . . .

Mr. Oberle: You do not get most of the BCR.

Mr. Bandeen: . . . with the Burlington Northern and the CP on the south end. So it is our desire to get as much of their outbound traffic as possible. And over the years we have worked out procedures with them whereby we supply a certain

[Traduction]

en particulier dans un petit endroit, mais nous essayons de nous en occuper et nous avons des vérifications internes et externes. Nous passons beaucoup de temps à la vérification interne pour nous assurer du contrôle financier.

M. Oberle: Une dernière question sur cet aspect. Seriez-vous en mesure de nous parler de l'une ou l'autre des deux lettres du vérificateur où il mentionne la révision du capital? A-t-il donné une opinion, croyait-il qu'il était souhaitable de donner suite à ce projet?

M. Bandeen: Notre vérificateur de l'extérieur s'est intéressé sérieusement à la révision du capital depuis le tout début. Cette évaluation de la dépréciation qui aurait dû être imputée au cours des années précédentes et qui ne l'a pas été, il l'a acceptée comme les experts financiers du gouvernement, dans les divers ministères impliqués.

Pour ce qui est de votre question, a-t-il accepté la révision du capital . . .

M. Oberle: Je suppose qu'il a probablement pris l'initiative.

M. Bandeen: Depuis 1956, jusqu'à ce que nous décidions que ces 808 millions étaient une dépréciation que nous aurions dû imputer, il l'a notée dans le rapport annuel à ce sujet, de même que ses prédécesseurs. Ils nous disaient que nous aurions dû noter cela il y a plusieurs années. Nous l'avons donc pris il y a deux ans et inscrit aux livres. Il nous a donc très fortement poussé à corriger cette situation, mais je ne pense pas qu'il ait pris position sur le principe du bill et je ne pense pas vraiment que ce soit le rôle du vérificateur.

M. Oberle: A-t-il pris position sur la somme à utiliser?

M. Bandeen: Sur les 808 millions; il l'a acceptée de façon générale et affirme que c'est correct.

M. Oberle: A-t-il recommandé une somme plus ou moins élevée?

M. Bandeen: Non. C'était dans le rapport.

M. Oberle: C'était simplement sa recommandation.

Monsieur le président, si j'ai le temps, j'aimerais poser une question à M. Bandeen sur un autre sujet, soit celui du matériel roulant et de la pénurie chronique de wagons.

Monsieur, j'aimerais vous demander quel type d'arrangement vous avez avec les autres sociétés canadiennes de chemins de fer, par exemple, la BCR, sur les échanges de matériel roulant. Êtes-vous obligé de faire un échange ou de fournir une partie du matériel roulant de la *British Columbia Railway* . . .

M. Bandeen: Je ne sais pas ce que vous voulez dire par «obligé». Vous comprenez que nous voulons obtenir tout le trafic en partance. Vous savez qu'il y a des correspondances du côté sud et, même si nous sommes les seuls à assurer la correspondance, nous devons faire un échange . . .

M. Oberle: Vous n'obtenez pas la majorité du trafic du BCR.

M. Bandeen: . . . avec la *Burlington Northern* et CP, du côté sud. Nous voulons donc obtenir le plus possible de leur trafic de départ. Avec les années, nous avons établi avec eux certaines procédures en vertu desquelles nous fournissons une cer-

[Text]

amount of the equipment and they supply a certain amount of the equipment. For a number of years they supplied very little of the equipment, because they were able to play the major railways off against one another. As a matter of fact, they had an arrangement once where they did not pay any per diem on the equipment because they would say to the CN: If you insist on per diem we will move it all CP. And they got away with that for a number of years. It is a good commercial move, so I cannot be critical of it. But this is straightened out and BCR has been buying their own equipment proportional to their divisions on the traffic, I think, in the last few years.

Mr. Oberle: Yes.

Mr. Bandeem: So if we want the traffic, we have to supply the cars.

Mr. Oberle: That is the only justification you have and there is no other agreement or obligation that the government may have placed on your operation to supply some rolling stock for the BCR?

Mr. Bandeem: No. You see, in Canada it is different. In the U.S. an originating railway will go to the railways that are sharing the traffic and say: you are going to get so much of the revenue and therefore you have to supply so many of the cars. We do not have that arrangement in Canada. It is unfortunate, and I sometimes wonder why we do not. But all the newsprint moving south out of Canada moves in Canadian cars and it goes over American railways. Now, if this was an American domestic situation, we would go to them and say that they have to supply 30 per cent of the cars. But that does not occur in Canada, and it never has historically. So BCR, left on its own, in theory would have to supply all the cars for the movement of their own lumber. But I suggest that would be grossly unfair, and I do not think they have the capital structure to do that. They are a small railway. So the long haul railways step in and supply.

Mr. Oberle: Could I ask one final question, Mr. Chairman?

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Your time has elapsed.

Mr. Oberle: Just one small final question.

Mr. Murta: Go ahead. He can cut into my time, because I have only one small question.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Mr. Oberle.

Mr. Oberle: I am risking your criticism there as well. Could you give us a short indication of what the lumber car situation is now. Having regard to the inclement weather conditions in the United States, there has been a tie-up and a bottleneck. Is that clearing up?

Mr. Bandeem: The lumber business is very, very tight, and there are three principal reasons for that. American housing starts, as you know, increased immensely in March. Also, our Canadian dollar has put Canadian lumber in a very competitive position and so it has moved from being a sort of source

[Translation]

taine quantité de matériel et ils en font de même. Pendant un certain nombre d'années, ils fournissaient très peu de matériel parce qu'ils avaient pu jouer les principales sociétés ferroviaires les unes contre les autres. En fait, ils avaient, à une époque, un arrangement en vertu duquel ils ne payaient aucune indemnité journalière pour le matériel parce qu'ils avaient dit au CN: si vous insistez sur un per diem, nous allons tout transporter par le CP. Ils ont obtenu gain de cause pendant un certain nombre d'années. C'était une bonne tactique commerciale et je ne vais donc pas la critiquer, mais la situation a été redressée et BCR doit maintenant acheter leur propre matériel en nombre proportionnel à leur part du trafic, du moins depuis quelques années.

M. Oberle: Oui.

M. Bandeem: Donc, si nous voulons le trafic, nous devons fournir les wagons.

M. Oberle: C'est la seule raison que vous avez et il n'existe aucun autre accord ou obligation que vous aurait imposé le gouvernement dans vos activités de fournir du matériel roulant au BCR?

M. Bandeem: Non. Vous savez, c'est très différent au Canada. Aux États-Unis, la société des chemins de fer d'origine doit proposer aux sociétés avec qui elle partage son trafic que ces dernières fournissent un certain nombre de wagons en fonction des revenus qu'ils tirent du trafic. Nous n'avons pas cet arrangement au Canada. C'est malheureux, et je me demande parfois pourquoi. Quoi qu'il en soit, tout le papier journal qui quitte le Canada vers le Sud est transporté dans des wagons canadiens sur les lignes de chemins de fer américaines. Si nous étions tous aux États-Unis, nous pourrions exiger d'eux qu'ils fournissent 30 p. 100 des wagons, mais cela ne se fait pas au Canada et n'a jamais été fait. En théorie donc, BCR devrait fournir seul tous les wagons pour le transport de leur propre bois. Je suggère toutefois que ce serait nettement injuste et je ne pense pas qu'ils aient les investissements nécessaires pour le faire. C'est une petite société de chemin de fer et les sociétés de transport sur longue distance doivent donc assurer l'approvisionnement.

M. Oberle: Puis-je poser une dernière question, monsieur le président?

Le président suppléant (M. Collenette): Votre temps est épuisé.

M. Oberle: Juste une dernière petite question.

M. Murta: Allez-y. Il peut prendre de mon temps, car je n'ai qu'une petite question.

Le président suppléant (M. Collenette): Monsieur Oberle.

M. Oberle: Je risque encore une fois vos critiques. Pourriez-vous nous dire brièvement quelle est la situation actuelle des wagons de transport de bois? Compte tenu du mauvais temps aux États-Unis, il y a eu des goulots d'étranglement. Cela s'arrange-t-il?

M. Bandeem: La situation des wagons à bois est très, très serrée et ce, pour trois raisons principales. Vous savez que le nombre de mises en chantier de maisons aux États-Unis a énormément augmenté en mars. En outre, notre dollar canadien a rendu le bois canadien très concurrentiel; il est donc

[Texte]

that they took if they ran out of American lumber to being a base supply, which I think is good. And the third one is this inclement weather that you are referring to in the U.S. We are trying to keep in touch with that. It is tight, but we are working on it. The same applies to potash, as an example, in western Canada.

Mr. Oberle: Yes. Thank you, very much.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Thank you, Mr. Oberle. Mr. Murta.

Mr. Murta: I only have one question to ask and it is really for clarification.

Mr. Bandeen, you told the Committee when you were here some time ago that after the 1952 recap bill the CNR had a debt equity ratio of 53 per cent, I believe. Yet there have been documents produced here and written by the CNR showing that the ratio at that time was in the neighbourhood of 31 per cent to 32 per cent. Could you explain the discrepancy between what you said and what has been produced?

• 1650

Mr. Bandeen: I am sorry, I must have been very unclear in speaking that day. What I meant to say, and I have not gone back and checked the record, is that if this \$808 million had been recognized at the time, the debt ratio would have been \$53 million.

I am not disputing the 31 per cent or whatever it was. That was the figure we published; that is what we showed. My statement was that had we at that time recognized the \$808 million, which we did in 1976, and put it into the accounts—as it should have been, the auditors tell us, in 1956—then the debt equity ratio would have indeed been 53:47. That is not what we published in the annual reports. I think we went through that line of questioning.

Mr. Mazankowski: That was in 1956, you say?

Mr. Bandeen: It was in 1956 that they recognized it. We went back and restated 52. We said that if you restated 52, took out the \$808 million or the portion of it that was accumulated until then, you would have had a debt equity ratio of 53:47. CN did not know it at the time. I was not there but my predecessors did not know it. It is not published anywhere, and if I left the impression that this is the debt equity ratio as we published it and thought it then, I am sorry; I apologize. What I meant to say is, had we taken recognition of this depreciation, it would have produced that result.

Mr. Murta: I see. Fine, thank you. That is all, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Thank you, Mr. Murta. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, I am probably going to be one of those called out of order by yourself, as you are conducting the meeting at the moment. It seems to me that what we are dealing with at the moment is the basic historic operation of the CNR and the government's influence upon it in the various fields of service in which it has been occupied, and it has been occupied in a multitude of services, some of which are going to

[Traduction]

passé d'une situation où il constituait une source en cas de pénurie de bois américain à une situation où il sert d'approvisionnement de base, ce qui est bon à mon avis. Troisièmement, il y a eu ce problème de mauvais temps dont vous avez parlé aux États-Unis. Nous essayons de rester informés. La situation est serrée, mais nous y travaillons. Il en va de même pour la potasse, par exemple, dans l'Ouest du Canada.

M. Oberle: Oui. Merci beaucoup.

Le président suppléant (M. Collenette): Merci, monsieur Oberle. Monsieur Murta.

M. Murta: Je n'ai qu'une question à poser et il s'agit d'une demande d'éclaircissement.

Monsieur Bandeen, lors de votre dernière comparution il y a quelque temps, vous avez dit au Comité que suite au projet de loi récapitulatif de 1952, le CN avait un rapport dette/avoir de 53 p. 100, il me semble. Or, certains documents présentés ici démontrent que le CN avait à l'époque un rapport d'environ 31 à 32 p. 100. Pourriez-vous expliquer cette divergence entre vos paroles et les documents présentés?

M. Bandeen: Je m'excuse, j'ai dû m'exprimer de façon très imprécise ce jour-là. Je voulais dire, et je n'ai pas vérifié le compte rendu, que si ces 808 millions avaient été reconnus à l'époque, le rapport de dettes aurait été de 53 millions de dollars.

Je ne contredis pas ces 31 p. 100. C'est le chiffre que nous avons publié. Voilà ce que nous avons indiqué. J'ai dit que si nous avions alors reconnu ces 808 millions de dollars, ce que nous avons fait en 1976, pour l'intégrer aux livres, comme nous aurions dû le faire, d'après les vérificateurs, en 1956... le rapport dette-avoir aurait alors été effectivement de 53 pour 47. Ce n'est pas ce que nous avons publié dans le rapport annuel. Je pense que nous avons déjà répondu à ces questions.

M. Mazankowski: Vous dites que c'était en 1956?

M. Bandeen: C'était en 1956 qu'ils l'ont reconnu. Nous avons recalculé 1952. Nous avons dit que si on recalculait 52, si on retirait 808 millions de dollars, ou la portion de cette somme accumulée alors, le rapport/avoir aurait alors été de 53 pour 47. Le CN ne le savait pas à l'époque. Je n'étais pas là, mais mes prédécesseurs ne le savaient pas. Ce n'est pas publié nulle part, et si j'ai donné l'impression que c'était là le rapport dette/avoir que nous avions publié, j'en suis désolé. Je m'en excuse. Je voulais dire que si nous avions reconnu cette dépréciation, tel aurait été le résultat.

M. Murta: Je vois. Parfait, merci. C'est tout, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Collenette): Merci, monsieur Murta. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, je vais sans doute être un de ceux à me faire rappeler à l'ordre, puisque vous présidez présentement la séance. Il me semble que nous discutons actuellement des services de base historiques du CN et de l'influence exercée sur le CN par le gouvernement dans les divers secteurs de services qu'il a fournis. Or, il a fourni toute une multitude de services, dont certains demeureront la res-

[Text]

remain under the direction of the CNR after the proposed act is passed, some of which are going to go under other auspices, all of which are going to affect the service that will be rendered to Canada. I do not feel we can divorce what was the CNR from what is to be the CNR in our discussion of this as members of Parliament. I think we have to know the impact upon the marine service, the impact upon the trucking service, the impact upon the community services that were rendered, the impact upon the rail service.

VIA rail is in a nebulous state at the moment—with a future, we are told, but there is nevertheless an element of the nebulous about it yet because the agreements have not been totally assigned. We have just been told now that for some time to come there is a \$20 million loss to CNR, even after recapitalization, in passenger service. So I do not see how we can divorce the past, and those to be divorced from the CNR, from the consideration of this bill and from an attempt to determine the total impact upon the services rendered in the past and to be rendered in the future. For instance, practically every community with a station that has been used for a combination of freight and passenger services is concerned as to whether or not that premise is going to remain in place. I brought that up at an earlier meeting, and brought up a specific one, as Mr. Lawrence has done.

Really, I take this bill as a very serious sort of thing when we are dealing with \$808 million and with the impact that is going to come on to the Canadian public, which has been served by the structure historically and which is to be served as prophesied by this bill. If I am not correct, perhaps Mr. Bandeen would correct me, but I believe it has been established by Mr. Stevens, for instance, in questioning of the president, that the indebtedness of the CNR five years from now will be comparable to the indebtedness prior to the introduction of this bill by virtue of expenditures and borrowings that will be necessary to carry out the plans of the company. Is that correct? It is some \$2 billion now and it will be \$2 billion five years from now?

Mr. Bandeen: The total assets of the company will have increased significantly over that period, so the ratio of debt to equity will stay in the same general vicinity, I believe, over the period.

Mr. McCain: Nevertheless, we are going to have a CNR with an indebtedness that, five years from now, will be comparable to the present indebtedness. There will be additional assets. We do not argue that.

Mr. Bandeen: I think we agreed on that earlier. Yes.

• 1655

Mr. McCain: I think it is pertinent that we ask how much of this indebtedness is predicted to arise from capital investment in the CNR as a railroad; how much of it is going to arise as to the capital investment of the CNR as a hotel operator, as a truck operator and as an operator of various subsidiaries. If you have arrived at the figure, you must have allocated figures to individual structures. What is that structure? Do you have it? Could you give it to us?

[Translation]

ponsabilité du CN après l'adoption du projet de loi. D'autres relèveront d'autres compétences et tous vont influencer sur la qualité des services offerts au Canada. Je ne pense pas que nous puissions dissocier le CN de ce qu'il était dans nos discussions en tant que membres du Parlement. Je pense que nous devons connaître l'impact sur le service maritime, sur le service de camionnage, sur les services communautaires offerts, sur les services ferroviaires.

Pour l'instant, les services VIA Rail sont dans un état nébuleux, même si on dit qu'ils ont de l'avenir, parce que tous les accords n'ont pas encore été signés. On vient maintenant de nous dire que le CN devra absorber pendant un certain temps une perte de 20 millions de dollars, même après refinancement des services passagers. Je ne vois donc pas comment nous pouvons nier le passé et les gens qui doivent être dissociés du CN, de l'étude de ce bill et d'une tentative pour établir l'impact total sur les services fournis par le passé et les services à fournir dans l'avenir. Par exemple, presque toutes les agglomérations où une gare a servi à la fois pour les services de fret et les services passagers se demande maintenant si cette station demeurera ouverte. J'ai soulevé la question lors de la réunion antérieure et j'ai cité un cas précis, comme M. Lawrence.

A vrai dire, j'estime que ce bill constitue une question très grave puisque nous traitons de 808 millions de dollars et de l'impact que cela aura sur la population canadienne, qui est desservie depuis toujours par ce système et qui continuera à être servie suivant les prophéties de ce bill. Si je me trompe, M. Bandeen pourrait peut-être me reprendre, mais je crois que M. Stevens, par exemple, a démontré dans ses questions au président que la dette du CN dans cinq ans sera comparable à la dette avant la présentation de ce bill, compte tenu des dépenses et emprunts qui seront nécessaires pour réaliser les plans de la compagnie. Est-ce exact? Elle est maintenant de quelque 2 milliards de dollars et elle sera de 2 milliards de dollars dans cinq ans?

M. Bandeen: Les avoirs totaux de la compagnie auront nettement augmenté pendant cette période et le rapport d'avoirs demeurera donc sensiblement égal, il me semble, au cours de cette période.

M. McCain: Néanmoins, le CN aura dans cinq ans une dette comparable à sa dette actuelle. Il y aura de nouveaux avoirs; nous ne le contestons pas.

M. Bandeen: Je pense que nous l'avons convenu plus tôt. Oui.

M. McCain: Je pense qu'il convient de demander quelles sont les proportions de cette dette qui correspondront aux immobilisations faites au titre des services ferroviaires, des hôtels, des services de camionnage et des diverses filiales du CN. Si vous avez le chiffre global, vous devez bien avoir une ventilation. Pourriez-vous nous la communiquer?

[Texte]

Mr. Bandeen: We have it. I could not give it to you offhand, I would have to go back and get it. What you want is the capital expenditure over the five-year period in each of our major divisions, profit centres, if that is . . .

Mr. McCain: Yes, and as it relates to your various subsidiaries, because these various subsidiaries are very obviously publicly financed and in competition with other enterprise not publicly financed in Canada. How much are you going to put in hotels, for instance?

Mr. Bandeen: We can give that figure . . . I cannot give it to you right now. We have the figures . . .

Mr. McCain: Next meeting?

Mr. Bandeen: Yes, or we can send it to you, if you wish.

Mr. McCain: I think we need it before we are through with the consideration of the bill, because I think the competitive picture—for instance, the trucking industry expressed a concern. What is going to happen there? Do you prophesy that you are going to acquire additional trucking companies? Are you planning to expand the existing trucking company, or companies? Do you plan to expand your foreign holdings in railroads or foreign holdings in shipping? I think we need that sort of picture.

Mr. Bandeen: I have it by each year right here. I do not have it summarized for the five-year period. We have it for each of the major profit centres 1977 to 1982, but I do not have a cross add-in summary.

Mr. McCain: Mr. Chairman, would the Committee agree that you might get a copy of that sort of statistic from Mr. Bandeen, and that it be an appendix of this report so that we can have it for consideration before this bill is over?

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Yes, the Clerk informs me that we have to be careful that we do not have any translation problems with the printing. That is quite in order if it is so agreed.

Mr. Bandeen: I see the sheet I am giving you does not identify Canadian National Railways, so perhaps the Clerk could put that on at the top.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): There is no problem with the translation so is it agreed that that be appended to today's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. McCain: Mr. Chairman, my next question is this. There has been a great deal of difficulty in establishing what actually is the rate for, say, piggyback services, as one example, as it relates to subsidiaries of the two main operating railways and as they would relate to the public use of the piggyback service. We had the evidence given the other day by the secretary manager, or whatever his title may be, of the Canadian Trucking Association. He felt there was no discrimination. Since that time, and since that report was published, I have

[Traduction]

M. Bandeen: Nous avons des précisions. Cependant, je ne pourrais les donner directement. Il me faudra aller les chercher. Vous voulez savoir quelles ont été les immobilisations faites au cours de cette période de cinq ans au titre de nos principales divisions . . .

M. McCain: Oui et je voudrais aussi savoir la part qui correspond à vos diverses filiales parce que, de toute évidence, elles sont financées grâce aux fonds publics et elles font concurrence à des entreprises qui ne sont pas dans le même cas. Quel est le montant qui sera consacré pour les hôtels, par exemple?

M. Bandeen: Nous pouvons vous donner les chiffres . . . Je ne puis vous les donner maintenant. Nous avons les chiffres . . .

M. McCain: A la prochaine réunion?

M. Bandeen: Oui, si vous le désirez, nous pouvons vous les envoyer.

M. McCain: Il nous les faudrait avant d'avoir terminé l'étude du bill parce que, en ce qui concerne la concurrence . . . les représentants du secteur camionnage ont exprimé leurs préoccupations à ce propos. Que va-t-il se passer? Pensez-vous acquérir d'autres sociétés de camionnage? Envisagez-vous d'étendre les activités de la ou des sociétés de camionnage actuelles? Envisagez-vous d'accroître vos avoirs à l'étranger dans le secteur des chemins de fer et de la navigation? J'aimerais avoir des précisions.

M. Bandeen: J'ai ici les chiffres année par année. Je n'ai pas de chiffre correspondant à la période de 5 ans. Nous avons les chiffres pour chacune des principales divisions pour les années 1977 à 1982, mais nous n'avons pas de chiffres globaux.

M. McCain: Monsieur le président, les membres du Comité sont-ils d'accord pour que M. Bandeen nous fournisse un exemplaire de ses statistiques afin que nous puissions les joindre en annexe au compte-rendu en vue de les examiner avant que l'étude du bill soit terminée?

Le président suppléant (M. Collenette): Le greffier m'informe qu'il faudra éviter à ce que des problèmes se posent en ce qui concerne la traduction. Si on est d'accord, il n'y a pas de problème.

M. Bandeen: Il serait bon que le greffier écrive «Chemins de fer nationaux du Canada» en haut de la feuille que je vous donne.

Le président suppléant (M. Collenette): Comme il n'y a pas de problème de traduction, est-on d'accord pour que ce document soit joint en annexe au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui?

Des voix: Oui.

M. McCain: Monsieur le président, ma prochaine question est la suivante: On a eu beaucoup de difficulté à établir quels étaient les tarifs rail-route appliqués aux filiales des deux principales sociétés de chemins de fer et ceux qui étaient appliqués au public. L'autre jour, le secrétaire directeur, peut-être n'est-ce pas son titre exact, de l'Association canadienne du camionnage est venu témoigner devant nous et il a déclaré que, à son avis, il n'y avait pas de discrimination. Depuis lors et depuis la publication de ce rapport, le représentant d'une société de camionnage m'a dit qu'il y avait discrimination.

[Text]

been approached by a trucking firm which alleges that there is an element of discrimination.

Would it be possible, sir, and I ask this of the Minister, for this Committee and the trucking industry of Canada to be assured that rates that would be applied for this purpose would be publicized and all those rates be public so that the public stockholders of this company, which include the truckers, really, would have some idea of what the rate is? There is a possibility, and I am not trying to be critical of the practice at this moment in time, but I think if we are going to refinance them we should have a guideline, and we should have an assurance as a Committee and as the House of Commons that truckers will know what is the rate.

Mr. Lang: Those tariffs are all filed, and I indicated to the Committee, on a previous occasion when this subject was raised, that certainly if members of Parliament found that truckers were complaining that certain of the railway rates are too low, it would be delightful for me to have them bring that to my attention, because it would be an unusual kind of thing to have brought to my attention compared with the reverse.

Mr. McCain: Truckers are bound by the rates which are publicized in certain jurisdictions in Canada. Is that not correct?

Mr. Lang: Some are and some are not. Yes, that is right, in some jurisdictions they are, and of course the railways as well are bound by the ones they file with the CTC.

Mr. McCain: But the railways are in a position to extend a little fringe benefit which is sort of detrimental to the profit picture of the trucking industry when it comes to piggyback service. For instance—we will just take a possible example—the rail rate for a piggyback service can be portal to portal from shipper to receiver. Or the rail may perhaps—and we do not know this—charge the piggyback operator, truck operator, the same rate from ramp to ramp. And this makes quite a difference. So I think it is imperative that, before we go through with this, we do have the assurance that those operations in which the CN conglomerate is to be competitive with private capital should be open to public knowledge.

• 1700

For instance, you may have commodity deals. You may have agreed tariffs. All these things may be arranged. I do not quarrel with them, but let us get them on the table so that everybody knows precisely with what they are competing. Can we have the assurance of the Minister that such regulations or legislation can become part of the obligations of the CNR to be?

Mr. Lang: Well, that is the law now. I think that is clear. And I think with the CTC and its powers with regard to compensatory rates as well as, indeed, the law in relation to competition, we have a structure that is designed to assure that unfair practices do not exist. As I say, in addition to that, the truckers, if they are suggesting they will come across these instances, have ample opportunity to register their unhappiness with the situation.

[Translation]

J'aimerais demander au ministre que l'on assure les membres du Comité et le secteur du camionnage au Canada que les tarifs seront rendus publics afin que les actionnaires de cette société sachent quelle est la situation. Je ne cherche pas à critiquer les pratiques en vigueur à l'heure actuelle, mais, si on envisage de procéder à une révision du capital, je pense qu'il faudrait avoir des directives et j'estime que le Comité et la Chambre des communes devraient être assurés que les sociétés de camionnage sauront quels sont les tarifs appliqués.

M. Lang: Comme je l'ai dit au Comité lors d'une récente occasion, tous ces tarifs ont été déposés et je serais fort heureux que l'on porte à mon attention toutes les plaintes que les représentants de l'Association de camionnage ont pu formuler à des députés parce que les tarifs des chemins de fer étaient trop bas.

M. McCain: Les sociétés de camionnages sont liées par les tarifs publiés dans certains endroits au Canada, n'est-ce pas?

M. Lang: Certains oui, certains non. Dans certaines régions c'est le cas et, bien sûr, les sociétés de chemins de fer sont liées par les tarifs qu'elles déposent auprès de la CCT.

M. McCain: Cependant les sociétés de chemin de fer sont en mesure d'offrir des avantages sociaux, ce qui a une incidence néfaste pour les bénéfices des sociétés de camionnage quand il s'agit des services rail-route. Prenons un exemple. Les tarifs ferroviaires en cas de services rail-route s'appliquent de l'expéditeur au destinataire. Peut-être la société de chemin de fer impose-t-elle au camionneur le même tarif pour un service rampe à rampe et cela fait une différence importante. Avant de continuer, il faut être sûr que tous les détails seront rendus publics vu que le CN fait concurrence au secteur privé.

Par exemple, on peut se mettre d'accord sur les taux, tout cela peut être arrangé. J'aimerais que tout soit tiré au clair afin que chacun sache précisément avec qui il est en concurrence. Le ministre pourrait-il nous assurer que le futur CN devra respecter ce genre de règlements ou de mesures législatives?

M. Lang: Telle est la loi. Je pense que cela est clair. La CCT a été investie de pouvoirs en matière de tarifs compensatoires et la Loi sur la concurrence vise à éviter les pratiques injustes. D'autre part, comme je l'ai signalé, les sociétés de camionnage ont toutes possibilités pour faire part de leur mécontentement.

[Texte]

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Mr. McCain, perhaps I could interrupt just for a moment. You do have three minutes left on your time. The Minister has to leave. There are appointments.

Now, usually we rise at 5 o'clock, but there seems to be a general disposition that we will continue with Mr. Bandeen until somewhat after 5 until we exhaust all the various questions on both sides. And then tomorrow at 3.30 we would proceed with clause-by-clause consideration of the bill. The Minister will be available tomorrow afternoon and, should the bill not be passed by 5 o'clock tomorrow, then there appears to be a disposition to sit Friday morning instead of Thursday evening because I believe the Minister is unavailable on Thursday evening. Is that true?

Mr. Lang: Well, I am actually unavailable on Friday morning as well.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Are you free Thursday?

Mr. Lang: I have to leave on the 7.40 plane to be out where I have to be on Friday morning. I could sit beyond 5 o'clock tomorrow afternoon.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Perhaps we could come to that later on, but at least we will have 3.30 tomorrow with the Minister and Mr. Bandeen to go clause by clause if that is agreed, and we will continue until the questions are exhausted this afternoon with Mr. Bandeen. Is that agreed?

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just with one proviso. I assume that it is taken for granted that Minister will be available for general questioning when we go into clause-by-clause discussion tomorrow. I had some questions myself which I wanted to put to him today, a follow-up from the answers that Dr. Bandeen gave. But with that understanding, it is just a matter of clarification in some areas.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Thank you. Mr. McCain.

Mr. McCain: Could the Minister answer just one quick question? I just want to alert him on it before he leaves; he does not have to answer it. What assurance is this Committee going to have that the projections which have been made by the company to the government respecting their support of this bill will be binding upon the company and will restrict them to the spheres of investment which they are suggesting they will make as they spend their \$4 billion? That is all. Carry on.

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Thank you, Mr. McCain. Your remarks are on the record. You have one final question, if you have one, of Dr. Bandeen.

Mr. McCain: Well, I would like to direct to him . . .

The Acting Chairman (Mr. Collenette): I should also say that Mr. Ralph MacGougan, who is Assistant Deputy Minis-

[Traduction]

Le président suppléant (M. Collenette): Monsieur McCain, permettez-moi d'intervenir rapidement. Il vous reste trois minutes. Le ministre doit partir, en raison d'engagements.

Il semble que l'on soit prêt à siéger après 17 heures ce qui permettra aux députés des deux côtés de poser toutes les questions qu'ils voulaient adresser à M. Bandeen. Demain, à 15 h 30, nous passerons à l'étude article par article du présent bill. Le ministre sera disponible demain après-midi et, si le bill n'était pas adopté demain à 17 heures, il semble que l'on serait disposé à siéger vendredi matin au lieu de jeudi soir parce que je crois savoir que le ministre ne sera pas disponible jeudi soir. Est-ce exact?

M. Lang: En fait, je ne serai pas disponible non plus vendredi matin.

Le président suppléant (M. Collenette): Êtes-vous libre jeudi?

M. Lang: Je dois prendre l'avion de 19 h 40 vu que j'ai un rendez-vous vendredi matin. Je pourrais rester après 17 heures demain après-midi.

Le président suppléant (M. Collenette): Peut-être pourrions-nous revenir sur cette question plus tard mais, quoi qu'il en soit, nous nous réunirons demain à 15 h 30, le ministre et M. Bandeen seront présents et nous procéderons à l'étude article par article du bill, si donc cela est d'accord et, pour l'instant, nous allons continuer la séance jusqu'à ce que toutes les questions que l'on voulait poser aient été adressées à M. Bandeen. Est-ce d'accord?

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Permettez-moi de poser une condition. Il semble acquis que l'on pourra poser des questions d'ordre général au ministre demain dans le cadre de l'étude article par article. Je voulais lui poser quelques questions aujourd'hui, questions qui font suite aux réponses que M. Bandeen a données. Puisqu'il en est ainsi, il n'y a pas de problème, je voulais simplement quelques éclaircissements à propos de divers points.

Le président suppléant (M. Collenette): Merci. Monsieur McCain.

M. McCain: J'aimerais que le ministre réponde à une brève question. J'aimerais l'en avertir avant qu'il parte; il n'est pas nécessaire qu'il y réponde. Comment le Comité sera-t-il assuré que l'engagement qu'a pris la société à l'égard du gouvernement en ce qui concerne son soutien au bill sera contraignant et qu'il la limitera aux 4 milliards d'investissement prévus? C'est tout. Continuez.

Le président suppléant (M. Collenette): Merci, monsieur McCain. Vos remarques sont consignées au compte rendu. Si vous le désirez, vous pouvez poser une dernière question à M. Bandeen.

M. McCain: Je voudrais la lui adresser . . .

Le président suppléant (M. Collenette): J'aimerais également signaler que M. Ralph MacGougan, sous-ministre

[Text]

ter for Finance with the Department of Transport, is with us. I am sure he could answer most of the questions on the bill.

Mr. McCain: All right.

Mr. Chairman, because it has been virtually impossible to find independent accounting procedures whereby there can be a check made on rail rates or rail operations, we have been asked to accept from the CP and the CN their submissions. We had no opportunity to debate, to investigate, or to alter in any way those figures in the various appeals they have made for rail-line abandonment, for service cessation, and so on. Now, are we going to be in any better position in this regard when this becomes a different corporation than it has been in the past?

The Acting Chairman (Mr. Collette): Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: I am not sure that I totally understand the question. As you know, these decisions on branch-line abandonments or weight matters go before the CTC. And the CTC has, through long hearings, established costing procedures which, I believe, they are reviewing in detail right now. But there were a number of years of hearings on it, of which there were made some issues by interested parties. These are generally the procedures which have to be followed by any applicant before the CTC. None of that changes with this bill.

• 1705

The Acting Chairman (Mr. Collette): Thank you, Mr. McCain. Mr. Benjamin, you indicated that you wanted to get in on the first round, although you waived your right earlier on. Do you still want to?

Mr. Benjamin: Well, if you would like me to move my amendment today, then you fellows can all mull it overnight, take it to bed with you.

The Acting Chairman (Mr. Collette): Well, if you would like to. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: All right. I would like to move an amendment to Clause 1, as follows—and I have some extra copies in both languages.

I would like to move, Mr. Chairman, that Bill C-17, an Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof, be amended in Clause 1 by striking out line 40 at page 2 and substituting the following therefore:

(2) Notwithstanding any other Act, the capital stock of the National Company shall be held in trust for Her Majesty.

(3) The no par value shares of the Na . . .

Then it continues on with the next clause that is already in the bill.

If you want a brief explanation, Mr. Chairman and my colleagues on the Committee, the purpose of the amendment is to require the capital stock of CN to be held in trust for Her Majesty. Section 4.(2) of the Railway Act . . . I piled up all my

[Translation]

adjoint, Finances, du ministère des Transports est parmi nous aujourd'hui. Je suis certain qu'il pourrait répondre à la plupart des questions ayant trait au bill.

M. McCain: Très bien.

Monsieur le président, il a été virtuellement impossible de demander à une société indépendante d'experts-comptables de vérifier les tarifs et les opérations ferroviaires; nous avons dû accepter ce que le CP et le CN nous ont fourni. Il n'a pas été possible d'avoir un débat, de faire des recherches en ce qui concerne la fermeture de lignes, l'arrêt des services et ainsi de suite. La situation sera-t-elle meilleure vu que maintenant la société ne va plus être la même?

Le président suppléant (M. Collette): Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Je ne suis pas certain d'avoir parfaitement compris la question. Comme vous le savez, c'est la CCT qui prend les décisions en ce qui concerne la fermeture des lignes secondaires, en ce qui concerne les questions de poids. C'est dans le cadre de longues audiences qu'elle a mis au point des procédures d'établissement des coûts, procédures qu'elle est en train d'examiner en détail à l'heure actuelle. Mais il y a eu pas mal d'années d'audiences pour les parties intéressées. Ce sont les procédures suivies d'habitude par un demandeur qui se présente devant la CCT. Rien de cela n'est changé dans ce bill.

Le président suppléant (M. Collette): Merci, monsieur McCain. Monsieur Benjamin, vous avez indiqué que vous vouliez prendre la parole pendant la première série de questions, mais vous avez cédé votre droit plus tôt. Est-ce que vous voulez toujours parler?

M. Benjamin: Si vous voulez que je présente mon amendement aujourd'hui, vous pourrez y songer ce soir . . .

Le président suppléant (M. Collette): Certainement, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je propose donc un amendement à l'article 1 . . . et j'en ai des exemplaires en anglais et en français.

Je propose qu'on modifie l'article 1 du Bill C-17, Loi modifiant la loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois, en remplaçant la ligne 39 page 2, par ce qui suit:

«(2) Nonobstant toute autre loi, le capital-actions de la Compagnie du National doit être détenu en fiducie pour sa Majesté.

(3) Les comptes de la compagnie du».

Puis on continue avec l'article suivant qui se trouve déjà dans le bill.

Je vous dirai, à vous monsieur le président et à mes collègues du comité, que l'objectif de cet amendement est de donner le capital-actions de la Compagnie du National en fiducie à sa Majesté. Le paragraphe (2) de l'article 4 de la Loi sur les

[Texte]

papers thinking I would not get recognized today, Mr. Chairman, and I am looking for my background notes. Yes, Section 4.(2) of the Canadian National Railways Act now says:

Unless otherwise ordered by the Governor in Council, all capital stock of the National Company shall be issued to the Minister of Finance and shall be held by him in trust for Her Majesty.

It is that "unless otherwise provided" which I think is the ambiguity in the present law. It could be interpreted either that the Governor in Council could only change the ownership of shares say from the Minister of Finance to the Minister of Transport or some other such government personage, or it could be interpreted to mean that the Governor in Council could permit CNR stock to be sold and held by private individuals or other private companies. I have one legal opinion that the present CNR Capital Revision Act does not provide adequate authority for the Governor in Council to sell capital stock of CNR to the public. That may be so in the CNR Capital Revision Act, but it is certainly not the case, I do not think, in the Railway Act, which is why my amendment says "notwithstanding any other Act".

Also, I know my colleagues in the Official Opposition and some of my colleagues in my group have complained frequently about too much government by Order in Council. My amendment would prevent at least that item from occurring without the approval of Parliament. In other words, it would require a legislative change for CN stock to be held by anyone other than the Minister of Finance in the right of Her Majesty; and that is the purpose of my amendment. There is disagreement in the legal opinions I get as to whether or not it is already the case. My amendment is designed to make sure that it is the case. I would hope that it would have the approval of all my colleagues.

• 1710

The Acting Chairman (Mr. Collenette): Thank you very much, Mr. Benjamin.

It has been moved by Mr. Benjamin that Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof, be amended in Clause 1 by striking out line 40 at page 2 and substituting the following therefor:

"(2) Notwithstanding any other Act, the capital stock of the National Company shall be held in trust for Her Majesty."

There is some procedural concern about whether or not this proposal goes beyond the scope of the bill, and we did agree that Mr. Benjamin would have the opportunity to introduce the motion this evening so the members of the Committee can

[Traduction]

chemins de fer . . . J'avais rangé tous mes papiers pensant que je n'aurais pas eu la parole aujourd'hui, monsieur le président, et je cherche mes notes. Oui il s'agit du paragraphe (2) de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada qui indique actuellement:

A moins que le gouverneur en conseil n'en ordonne autrement, tout le capital social de la Compagnie du National doit être émis au ministre des Finances et par lui détenu en trust pour sa Majesté.

Je crois que dans la loi actuelle l'expression: «A moins que le gouverneur en Conseil n'en ordonne autrement» crée une ambiguïté. On pourrait l'interpréter en indiquant soit que le gouverneur en conseil ne pourrait que transférer la propriété des actions du ministre des Finances au ministre des Transports ou à quelque autre représentant du gouvernement ou on pourrait l'interpréter comme voulant dire que le gouverneur en conseil pourrait permettre que le capital-actions du national soit vendu et détenu par des particuliers ou par des sociétés privées. J'ai reçu un avis juridique indiquant que la loi actuelle sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada ne donne pas de pouvoirs au gouverneur en conseil pour vendre le capital-actions du National au public. Il se peut qu'il en soit ainsi dans le cadre de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada mais ce n'est certainement pas le cas dans la Loi sur les chemins de fer et c'est pourquoi mon amendement indique: «nonobstant toute autre loi».

Je sais aussi que mes collègues dans l'opposition et certains de mes collègues de mon parti se sont plaints fréquemment du fait qu'il y avait trop de décrets du conseil. Mon amendement empêcherait au moins que cela se produise sans l'approbation du Parlement. En d'autres termes, il faudrait une modification législative pour que le capital-actions du National soit détenu par quelqu'un d'autre que le ministre des Finances du chef de Sa Majesté et c'est là l'objectif de mon amendement. D'après les avis juridiques que j'ai, on n'est pas d'accord sur le fait qu'il en serait actuellement ainsi. Par conséquent, mon amendement veut assurer qu'il en est bien ainsi et j'espère qu'il aura l'approbation de tous mes collègues.

Le président suppléant (M. Collenette): Merci beaucoup, monsieur Benjamin.

M. Benjamin propose qu'on modifie l'article 1 du bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois, en remplaçant la ligne 39, page 2, par ce qui suit:

«(2) Nonobstant toute autre loi, le capital-actions de la Compagnie du National doit être détenu en fiducie pour Sa Majesté.

On se demande si au point de vue procédure cette proposition ne dépasserait pas le cadre du bill, et nous nous sommes mis d'accord pour que M. Benjamin ait la possibilité de présenter cette motion ce soir, ce qui donnera le temps aux

[Text]

reflect on it overnight. Perhaps, if you think it is in order, we could ask Dr. Bandeen to just briefly make a statement on the motion and then we will defer any discussion on passage until tomorrow at 3.30 p.m. We would then consider . . .

Mr. Benjamin: Is that proper, Mr. Chairman? Dr. Bandeen would not want to comment on something which is obviously the prerogative of the minister.

The Acting Chairman (Mr. Collette): I see. If the Committee would wish a response to this, we could just let it sit or we could ask Mr. MacGougan, the Assistant Deputy Minister for Finance, to briefly talk to the motion and then we could let it sit overnight. Mr. MacGougan.

Mr. R. MacGougan (Assistant Deputy Minister, Finance, Department of Transport): Thank you, Mr. Chairman. All I can do is confirm what Mr. Benjamin has already mentioned. We have checked with the Justice Department and they have advised that right in the context of the CNR Capital Revision Act section 4(2) does not now provide adequate authority for the Governor in Council to sell capital stock of the CNR to the public.

The Acting Chairman (Mr. Collette): Thank you, Mr. MacGougan. Therefore we will resume consideration of the amendment tomorrow. I would call Mr. Mazankowski on round two.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, Dr. Bandeen, mention has been made of the fact that this bill is designed to boost morale, I suppose particularly of management, but I wonder, sir, if you would comment to the Committee on the problems that seem to have arisen with regard to the transfer of a number of employees of long standing in the CNR to VIA Rail. There has been a fair amount of dissatisfaction and unhappiness about that in terms of what I understand is a slippage in seniority. We as members of Parliament, and I am sure you, have had numerous representations from representatives of these groups. I wonder if it might not be appropriate at this time for you to outline in a general way the situation with regard to these people and perhaps, hopefully, allay some of the fears and concerns they have as a result of these transfers.

Mr. Bandeen: I again apologize, but I really cannot comment on that in detail because those negotiations with the unions are going on right now. They are going on this afternoon. Two of the unions have agreed to referring the differences to arbitration, and two more are looking at it, I believe, this very afternoon.

But generally speaking, we have as much concern, as I am sure you do, in seeing that the employees are treated properly. I have every intention in seeing that they are, that they do not suffer because of the establishment of VIA. The government has published regulations which outline what they are willing to do to go toward payments and toward the methods of handling redundant staff if redundant staff occurs.

I think we have to realize that if you are trying to consolidate two passenger services and that you are trying to run on a

[Translation]

membres du Comité d'y réfléchir. Si vous pensez que la motion est recevable, nous pourrions demander à M. Bandeen de discuter de la motion puis nous remettrons toute discussion au sujet de son adoption jusqu'à demain à 15 h 30. Nous considérerons alors . . .

M. Benjamin: Est-ce que c'est régulier, monsieur le président? M. Bandeen ne voudrait pas faire de remarques sur une question qui serait de la prérogative du ministre.

Le président suppléant (M. Collette): D'accord. Si le comité veut une réponse à cette question, nous pouvons la laisser en suspens ou nous pouvons demander à M. MacGougan, sous-ministre adjoint pour les Finances, de faire de brèves remarques sur la motion, puis nous pourrions y réfléchir jusqu'à demain. Monsieur MacGougan, vous avez la parole.

M. R. MacGougan (Sous-ministre adjoint, Finances, ministère des Transports): Merci, monsieur le président. Tout ce que je puis faire, c'est confirmer ce que M. Benjamin a déjà indiqué. Nous avons vérifié la question auprès du ministère de la Justice qui nous a indiqué que le paragraphe (2) de l'article de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada ne donne pas actuellement suffisamment de pouvoirs au gouverneur en conseil pour vendre du capital-actions de la Compagnie du National au public.

Le président suppléant (M. Collette): Merci, monsieur MacGougan. Par conséquent, nous continuerons demain à examiner cet amendement. J'ai maintenant sur ma liste, pour la deuxième série de questions, M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, monsieur Bandeen, on a indiqué que le bill était destiné à renforcer le moral, je suppose particulièrement du côté de la gestion, mais je me demande si vous pourriez apporter vos remarques au comité au sujet des problèmes qui semblent avoir surgi au sujet du transfert d'un certain nombre d'anciens employés du CNR à via Rail. Il y a eu pas mal de mécontentement à ce sujet, si je comprends bien, du côté de l'ancienneté. Nous, députés, et vous-même, je suppose, avons reçu beaucoup d'instances de la part de représentants de ces groupes. Je me demande si vous ne pourriez pas, d'une façon générale, nous exposer maintenant la situation de ces gens et peut-être les rassurer au sujet de ces mutations.

M. Bandeen: Je m'excuse à nouveau, mais je ne puis pas donner de détails car des négociations avec les syndicats sont toujours en cours cet après-midi. Deux des syndicats ont décidé de s'en remettre à l'arbitrage et deux autres examinent toujours la situation, je pense, cet après-midi.

Mais d'une façon générale, nous nous intéressons comme vous à ce que ces employés soient traités convenablement. J'ai la ferme intention de m'assurer que ces mutations ne leur créent aucun tort. Le gouvernement a publié des règlements pour les paiements à faire et les méthodes de règlements du personnel qui fait double emploi si cela se produit.

Je crois que vous devez vous rendre compte que si nous intégrons deux services voyageurs, c'est pour faire des écono-

[Texte]

more efficient, less costly basis this is going to mean a reduction in job opportunities in the totality. So it is important that provisions for handling these redundant jobs be as fair as possible. The government spent a lot of time negotiating with the two railways, with VIA and with the unions involved, and I think has come up with some general regulations that are agreeable. The application of them is something that we are going through right now and I can assure you that it is our desire to see that these people are treated as fairly as possible. It is important to us that they be treated fairly.

• 1715

Mr. Manzankowski: Perhaps you can explain this. Why is it that the comparative operating statement that you tabled in the Committee, at the request of Mr. Stevens, indicates that for the year 1977 through 1976 there has been a greater reduction in terms of the number of employees in the CN system rather than in the CP system? Given the fact that, I would presume, the operations while in aggregate size are somewhat different, but other than that would be essentially the same, why would there have been experienced a larger reduction? As a matter of fact, in the case of CP rail their employment in 1976-77 went from 33,844 to 34,431. In the case of CN rail the number of employees was reduced from 50,059 to 49,614.

Mr. Bandeën: You get different railways, different corporations, but in this case railways, with different cycles in their particular development, so you are going to get differences in employment figures.

Mr. Mazankowski: Does it mean that you are overstaffed in some areas, and if so, in what areas?

Mr. Bandeën: It means we were probably overstaffed in some areas four or five years ago and we have been trying to tackle this in a five-year period by reducing our staff. Yes, it means that.

Mr. Mazankowski: Would you have any documentation to give the Committee some idea as to where these reductions and lay-offs took place? I am not asking for that information today. We have been bombarded with requests for this kind of information and requests to make representations on behalf of employees working for CNR, those who are working and those who have been laid off, and I am wondering if that kind of information might be available to the Committee.

Mr. Bandeën: I am sure we have it and we can get it. I am also sure I do not have it here at the moment.

We have attempted to improve the productivity and efficiency of the corporation in the period since 1974-75 to date, and have done this in many ways—spending capital, getting equipment and machinery which will allow for greater productivity, getting it in place and getting it organized. We have put in the total data processing system called TRACS. We are an on-line operation at the moment, the whole of the railway, and this

[Traduction]

mies; par conséquent, cela signifie une réduction des possibilités d'emploi globales. Par conséquent, il faut traiter ces emplois qui sont en trop de façon aussi juste que possible, et le gouvernement a passé beaucoup de temps à négocier avec les deux compagnies de chemins de fer, avec VIA Rail et avec les syndicats et en est venu à établir certains règlements généraux qui ont été acceptés par les parties. Nous appliquons ces règlements à l'heure actuelle et je puis vous assurer que nous faisons de notre mieux afin de traiter ces employés de la façon la plus juste et équitable possible. Cela est très important.

M. Mazankowski: Comment se fait-il qu'il y a eu une plus grande réduction sur le nombre d'employés du CN que dans le cas du CP, entre 1976 et 1977? Ce renseignement figure dans le bilan d'exploitation que vous avez déposé à la demande de M. Stevens. Ou comment expliquez-vous cette réduction dans le nombre d'employés du CN, malgré l'écart entre le volume de trafic qui passe par ces deux chemins de fer? En 1976-1977, le nombre d'employés du CP est passé de 33,844 à 34,431. Dans le cas du CN, le nombre d'employés a baissé de 50,059 à 49,614.

M. Bandeën: Il s'agit de deux sociétés de chemins de fer différentes qui évoluent de façon différente. C'est pour cela que le nombre d'employés dans chaque cas peut varier.

M. Mazankowski: Cela veut-il dire que vous avez trop de personnel dans certains domaines et si la réponse est affirmative, dans quel secteur avez-vous un trop grand nombre d'employés?

M. Bandeën: Il y a 4 ou 5 ans, nous avons eu trop de personnel dans certains secteurs, et c'est pour cela que nous avons essayé de résoudre ce problème dans le cadre d'un programme quinquennal.

M. Mazankowski: Pouvez-vous nous faire venir des documents pour que nous puissions mieux comprendre dans quel secteur vous avez fait ces licenciements? Si vous voulez, vous pouvez nous les envoyer plus tard. Nous avons reçu un déluge de demandes de renseignements de ce genre, et on nous demande également de représenter les employés qui travaillent pour le CN, et ceux qui ont été licenciés et ceux qui travaillent toujours pour la société. Pourriez-vous nous envoyer ces renseignements?

M. Bandeën: Nous ne les avons pas sous la main, mais nous pouvons certainement vous les faire parvenir.

Depuis 1974-1975, nous avons essayé d'améliorer le rendement et l'efficacité de la société en dépensant d'avantage afin d'acquérir le matériel nécessaire pour la tâche. Nous avons installé un système centralisé de traitement de données qui s'appelle TRACS. Nous utilisons nos ressources matérielles et humaines de façon beaucoup plus efficace depuis que nous avons ce nouveau système.

[Text]

has had a tremendous effect on the utilization of manpower and equipment.

But the over-all effect of this, of course, has been a reduction in the number of employees, a significant reduction in the number of employees from 1974 to 1977. I think in 1977 we were on the method of accounting which is now being used, and we were at about 78,500, roughly 78,600 I guess, and we were as high as 86,000 back in the earlier periods for the whole—not just Canadian rail, of course; it is the whole corporation. I think you are looking at . . .

Mr. Mazankowski: Now these figures here, is this the Canadian operation?

Mr. Bandeen: That is rail freight, CN rail.

Mr. Mazankowski: All right, fine.

Mr. Bandeen: I am sorry, I do not seem to have a copy of what we submitted to Mr. . . .

Mr. Mazankowski: Well, now I am not sure whether you tabled it or whether he provided it.

Mr. Bandeen: No, we tabled it.

Mr. Mazankowski: It boils down to the fact that between 1977 and 1976 CN experienced a reduction of 9 per cent in its number of employees. CP experienced an increase of 1.7 per cent.

Mr. Bandeen: Thank you, I have it in front of me now.

Mr. Mazankowski: Essentially, I was trying to rationalize where the cutbacks were made and where you felt it was necessary to rationalize and improve the productivity and what generally represented your major challenge in trying to achieve that.

• 1720

Mr. Bandeen: Well the cutbacks have been across the board but they have been heavier in what we will call the administrative or general area than in the operation side of the corporation. Within corporations, transportation tends to reflect the volume of traffic you are handling and while you can have reductions in it, it is more closely related to traffic offered.

With equipment maintenance and road maintenance, you have more leeway.

Mr. Mazankowski: Would most of these people be at the age of retirement or would they have been removed through attrition or were there lay-offs? If so . . .

Mr. Bandeen: We did it in all ways. The essential attempt was to use attrition and . . .

Mr. Mazankowski: Early retirement?

Mr. Bandeen: . . . early retirement. We made special provisions for favourable early retirement. If the job was going to be eliminated, or if by getting somebody to retire early a job eliminated, not necessarily his job but some job—it was not just a case of musical chairs—then we had a fairly liberal approach towards giving him an *ex gratia* payment on retirement, above and beyond his pension.

[Translation]

Tout cela veut dire que le nombre total d'employés a baissé entre 1974 et 1977. L'an dernier, nous utilisions déjà notre système de comptabilité actuel. A cette époque, nous avions 78,600 employés environ, mais au cours des années précédentes nous avons eu jusqu'à 8,600 employés.

M. Mazankowski: Les chiffres que voilà se rapportent-ils à vos opérations au Canada?

M. Bandeen: Ces chiffres se rapportent au volume de fret transporté par le CN.

M. Mazankowski: Je comprends.

M. Bandeen: Je suis désolé, mais je n'ai pas un exemplaire du document.

M. Mazankowski: J'ignore qui nous l'a donné, vous ou lui.

M. Bandeen: C'est nous qui l'avons déposé.

M. Mazankowski: En fin de compte, le CN a congédié 9 p. 100 de son personnel entre 1976 et 1977, alors que le nombre d'employés du CP a augmenté de 1.7 p. 100.

M. Bandeen: Voilà, j'ai le document devant moi.

M. Mazankowski: J'essaie de comprendre dans quel secteur ces employés ont été congédiés et quelles mesures vous avez prises afin de rendre vos opérations plus efficaces.

M. Bandeen: Nous avons congédié des employés dans tous les secteurs, mais davantage dans le secteur administratif que chez le personnel exploitant. Dans une société des chemins de fer, le volume de trafic peut varier beaucoup et même s'il peut y avoir des réductions, les transports sont davantage fonction du trafic possible.

Votre marge de manœuvre est plus grande lorsqu'il s'agit de l'entretien du matériel et des routes.

M. Mazankowski: Avez-vous congédié ces employés tout simplement, ou est-ce que la plupart était sur le point de prendre leur retraite?

M. Bandeen: Oui, la retraite d'un bon nombre d'employés nous a permis de réduire le nombre de nos employés et d'autres nous avons encouragé à . . .

M. Mazankowski: Prendre leur retraite plus tôt, n'est-ce pas?

M. Bandeen: C'est exact. Nous leur avons fait une offre spéciale afin d'encourager la retraite anticipée. Nous avons adopté une attitude plutôt libérale envers l'employé à qui on demandait de prendre une retraite anticipée, tout en lui offrant un montant supplémentaire en plus de sa pension. C'était la politique que nous avons appliquée s'il s'agissait d'un emploi que nous voulions éliminer. Remarquez, ce n'était pas néces-

[Texte]

So we used that extensively during that period and are still using it although we reduce the payments as time goes on and as the number of people we are trying to have leave is reduced.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Bandeem: On the other side, here have been some lay-offs in areas where it was impossible to use this particular method of reducing the staff. And I do not want to get into a long dissertation on seniority within unions as I am sure you are as familiar with it as I am. You cannot violate that seniority and we have no intention of doing so. You give the people at the other end the opportunity to retire early; you give them a favourable payment if a job is being eliminated. But if they do not take it and there are sufficient numbers, then you have to go into the lower end of the seniority scale if you are going to reduce the staff. That is in scheduled jobs.

Mr. Mazankowski: Would it be fair then to assume and conclude that you did not wield a sharp enough axe in the area of the hotel operation, based on the fact that the 1976-77 figures seem to be deteriorating with regard to the CN hotel operation. And I am wondering if you might comment on the future of the hotel operation given the fact that it does seem to pose some problems; whether you are anticipating a rationalization, the selling or the expansion of any? What is your long-term strategy with regard to that particular division?

Mr. Bandeem: The hotels in 1977 posed a problem in that we showed them in the report as a loss of \$2 million. I think the hotels did a good job on the management of the properties that we have, and we had reduction in employment in that area; 1977 was an extremely difficult hotel year in Canada.

Mr. Mazankowski: Do you recall what 1975 did? I do not seem to have . . .

Mr. Bandeem: I can get the figure for you but I think we made money in 1975 and in the previous years, so it has been a downhill move. But I think if you take a look at the whole hotel industry in Canada in 1977 you will find that it was a very difficult year. It was the first year that we were in a negative position with our two major hotels which are run by Hilton of Canada: the Queen Elizabeth and the Hotel Vancouver. For the first time we were in a loss position and that is unusual. The CN-run hotels, exclusive of our overhead, were not in too difficult a position; they actually made money; I am talking about the ones we run ourselves. When you put in the overhead for running the whole chain you come up with a \$2.2 million loss in total.

I think last year it was more a case of the year and the fact that the tourist business was bad; the Americans had the special prohibition on conventions coming—not a prohibition but they made it very difficult for conventions to come.

The 1975 figure from the 1976 report, which I have in front of me, shows that the total income was \$3.6 million, a plus of \$3.6 million.

[Traduction]

sairement le poste de l'employé qu'on encourageait à prendre une retraite anticipée qu'on voulait éliminer.

Nous appliquons toujours cette même politique, bien que les montants payés deviennent moins importants, et que nous encourageons moins de personnes à nous quitter.

M. Mazankowski: Je vous comprends.

M. Bandeem: Par contre, dans certains secteurs il nous était impossible de procéder ainsi. Je ne veux pas me lancer dans une discussion de l'importance de l'ancienneté dans les syndicats, puisque vous vous y connaissez sans doute aussi bien que moi. Il faut respecter le principe de l'ancienneté, ce que nous avons pleinement l'intention de faire. Nous demandons plutôt aux employés qui sont sur le point de prendre leur retraite de le faire plut tôt et nous leur faisons une offre raisonnable si nous sommes en train d'éliminer leurs emplois. Mais si les employés en question ne veulent pas prendre leur retraite plut tôt, ce qui arrive assez souvent, vous devez monter l'échelle de l'ancienneté si vous voulez réduire le nombre de vos employés. Il s'agit ici d'emplois prévus.

M. Mazankowski: Serait-il donc juste de dire que vous n'avez pas agi de façon décisive dans le secteur de l'hôtellerie, compte tenu du fait que vos chiffres d'affaires pour 1976-1977 semblent accuser une baisse importante. Que pensez-vous de l'avenir de l'industrie hôtelière de la CN? Comptez-vous en vendre ou en construire d'autres? Quelle est votre politique à long terme?

M. Bandeem: En 1977, nos hôtels ont subi des pertes de \$2,000,000, mais nos hôtels ont néanmoins été bien gérés. Nous avons réduit le nombre de nos employés dans ce secteur. De toute façon, l'industrie hôtelière au Canada a beaucoup souffert en 1977.

M. Mazankowski: Avez-vous eu plus de succès en 1975? Je ne vois pas de chiffre qui se rapporte à cette année.

M. Bandeem: Je peux vous faire parvenir ces renseignements, mais il me semble que nous avons réalisé des bénéfices en 1975. Depuis cette année, nous subissons des pertes. Vous trouverez cependant que toute l'industrie hôtelière au Canada a souffert en 1977. Pour la première fois, le Reine Elizabeth et l'Hôtel Vancouver, nos deux grands hôtels qui sont dirigés par Hilton du Canada, ont subi des pertes. Mais les hôtels dirigés par le CN ont réalisé des bénéfices, si on ne tient pas compte des frais généraux. Mais si ce dernier facteur entre en ligne de compte, nos pertes s'élèvent à un total de \$2.2 millions.

L'industrie touristique a beaucoup souffert l'an dernier, en partie à cause du fait que les Américains n'encourageaient pas tellement la tenue des congrès au Canada.

J'ai devant moi un autre rapport pour 1976, lequel donne les chiffres pour 1975 et qui indique que nous avons réalisé des bénéfices de \$3.6 millions cette année.

[Text]

• 1725

Mr. Mazankowski: I see. I wonder, sir, if you could perhaps provide the committee with the five-year history of all the CN hotels as to what their operations were.

Mr. Bandeén: Each hotel individually?

Mr. Mazankowski: Well, I have had that information before. It was provided on the order paper. If it is too much trouble, I . . .

Mr. Bandeén: No, I am sure we have it but I am sure we do not have it here.

Mr. Mazankowski: No, no, I am not asking for it here but I would like to have it for my own . . .

Mr. Bandeén: Yes, we can do that.

Mr. Mazankowski: Okay. With regard to the express, it I understand, poses a problem and according to your capital expenditures there is quite a major reduction in terms of your capital expenditures with regard to it. Your losses are in the vicinity of \$32 million to \$33 million. What new or major initiatives are you contemplating in terms of the express other than further rationalization and probably more phasing out of the operation? I think in some areas this places a very severe hardship on some of the communities, so what is your intention in that regard?

Mr. Bandeén: Well, about two years ago we asked the express division to produce a five-year plan—where they were going; where they thought they should go—because we were looking at a steadily increasing express deficit. It got up to the low 30's in 1975, the high 20's, and we could see 1976 was going to be in the mid 30's. So we asked for a plan and we took a look at the express business; is this something that is archaic that we should not be running; are we running it with the wrong objectives in the wrong direction; just generally, what should we do with the express?

They produced a five-year plan which we then had checked outside. We had one of the outside consulting people, who had some expertise and knowledge, take a look at the five-year plan, which they felt was conservative, and it showed us getting into a break-even position in the early 1980's, I think 1981. So we went back to the board of directors with a recommendation that we follow this procedure.

It means greatly reducing our input of capital. We have to finish some of the terminals that indeed are required. One of the biggest ones is in Montreal where we had agreed with the city to sell the downtown terminal for an urban housing development. They wanted the tracks out and we agreed. We were paid for that and we have had to rebuild a terminal in Montreal which will be open this summer. What we are saying is, all right, you have the opportunity to go ahead and make the changes required. This will mean an improvement of efficiency on the manpower side and hopefully will also involve an increase in the volume of traffic through marketing and other provisions.

Basically, we had not made the changes that probably should have been made when we stopped carrying express on the rail cars. At one point we delivered express station to

[Translation]

M. Mazankowski: Pourriez-vous nous remettre les résultats d'exploitation des hôtels du CN pour les cinq années écoulées.

M. Bandeén: Pour chaque hôtel séparément?

M. Mazankowski: J'ai déjà obtenu ces renseignements par le passé. Si ce n'est pas trop vous demander . . .

M. Bandeén: Ces chiffres existent bien entendu, mais je ne les ai pas sur moi.

M. Mazankowski: Cela n'a pas d'importance.

M. Bandeén: Nous vous les ferons parvenir.

M. Mazankowski: Très bien. Vos immobilisations pour les livraisons express auraient enregistré une diminution sensible. Vos pertes sous cette rubrique s'élèvent à quelque 32 ou 33 millions de dollars. Quelles autres mesures comptez-vous prendre dans le domaine des livraisons express autres que l'accélération de la rationalisation et l'abandon de certains trajets, abandon qui causera de graves difficultés à certaines agglomérations.

M. Bandeén: Il y a deux ans environ, la division express a été invitée à mettre au point les prévisions pour les cinq années à venir, la division continuant à accuser un déficit croissant. Celui-ci atteignait la trentaine en 1975, et il a largement dépassé ce montant en 1976. C'est pourquoi nous avons fait faire cette étude d'ensemble de la division express afin de déterminer notamment s'il y a lieu de l'abandonner complètement, ou bien si les objectifs que nous nous étions fixés étaient en cause, ceci afin de dégager une solution au problème.

Les prévisions portant sur cinq ans ont été soumises à des spécialistes de l'extérieur, lesquels nous ont fait savoir que nous arriverions vraisemblablement à équilibrer pertes et profits vers 1981. Ensuite, nous avons soumis diverses propositions au Conseil d'administration.

Celles-ci entraînent une réduction importante des investissements. Certaines des gares en voie de construction doivent néanmoins être déterminées, une des plus grosses étant celle du centre de Montréal, qui sera vendue à un promoteur immobilier, avec l'accord de la ville. On nous a payé pour l'enlèvement des rails. Une autre gare a été construite à Montréal, et sera inaugurée cet été. Les différents changements introduits devraient améliorer le rendement de la main-d'œuvre et augmenter le volume des marchandises transportées grâce à une meilleure politique de commercialisation.

Nous n'avons pas fait les changements voulus lorsque nous avons arrêté le transport par wagon. A un certain moment, nous utilisions un wagon couvert pour transporter les marchandises de gare en gare, et avec un certain succès.

[Texte]

station along the lines from an individual boxcar. I believe packages were delivered.

We have made changes since that time and over a period of time we have been allowed to get out of some of the train services, get away from some of the agents, move into trucks in the smaller areas. But apparently, we did not go far enough. We were not looking far enough ahead. We were not tailoring our parcel service to what the public wanted to, what they were willing to pay and to what could be economically handled.

As you know, the railway express in the United States was separated from the railways a number of years ago and managed to go bankrupt, I believe, within the last two or three years and is totally out of business. Their role has been taken over by other people, like United Parcel Service and other delivery services. So, what we are trying to do is take a look at what the successful parcel delivery people in the United States and in Canada to attempt to bring in the best of what they are doing to get us into a profitable position. This will mean consolidation. It will bring a change in the staff.

We are already well under way with this. We have consolidated in most of Canada with the exception of parts of the Maritimes and have done a great deal of that already. So we are hoping to get an efficient operation and then go out and sell it. I do not mean sell the operation, I mean sell the product. Sell the customers on the need to use our operation.

Mr. Benjamin: Careful, careful.

• 1730

Mr. Mazankowski: The bus companies seem to do a very good job in delivering the small parcel freight. As a matter of fact, it probably represents their profit in terms of the operation of the passenger and the express type service. Why do you not take a leaf out of their book? Is it that much different? When you were running dayliners up and down the line why did you not throw a few parcels on there and provide essentially the same service as the bus? It seems to work very well, the bus system.

Mr. Bandeem: We used to do that.

Mr. Mazankowski: It is efficient and it is quite economical and quite acceptable.

Mr. Bandeem: The bus runs with one driver, as I remember correctly, and he handles the parcels, the people, the whole works. We are restricted in that sense. We would be into an express agent. We would be into express people.

I do not think it is practical in the rail to do the same type of thing. However, what we are doing is moving our total operation away from rail. The new facility in Montreal will not have a rail lead into it. There is no way you can put a rail car into it. It will be totally handled on rubber, on the highways. We are going to get into a competitive basis with the other parcel handlers.

In most of the country our express is just one of many competing operations. I am not certain we have a justification to go running it at a deficit. If we cannot run it efficiently and

[Traduction]

Divers changements ont été mis en œuvre depuis lors, certaines lignes de chemin de fer ayant notamment été abandonnées, certaines agences fermées, et la livraison se faisant maintenant par camion dans certaines petites agglomérations. Mais ces changements restent insuffisants, notre service de livraison express ne répondant toujours pas aux besoins du public et n'étant toujours pas rentable.

Vous savez sans doute qu'aux États-Unis, les livraisons express par chemins de fer ont été entièrement séparées du reste de l'exploitation des chemins de fer; néanmoins, l'express a fait faillite, il y a deux ou trois ans et n'existe plus à l'heure actuelle. Le service est actuellement assuré par des entreprises telles la United Parcels Service et d'autres firmes. Nous sommes donc en train d'examiner ce qui se fait dans ce domaine, tant aux États-Unis qu'au Canada pour profiter éventuellement de leur expérience. Si nous voulons que l'express devienne rentable, il va falloir procéder à des consolidations et à des réductions de personnel.

La consolidation suit son cours un peu partout dans le pays, à l'exception de certaines régions des Maritimes. Lorsque le service sera devenu rentable, nous lancerons une campagne de publicité pour attirer la clientèle.

M. Benjamin: Attention!

M. Mazankowski: Les autobus se débrouillent fort bien avec la livraison des petits colis, si bien d'ailleurs que ce service est bénéficiaire. Pourquoi ne pourriez-vous pas en faire autant? À l'époque où il y avait des trains de jour, pourquoi ne les avez-vous pas utilisés pour la livraison de petit colis tout comme les autobus le font actuellement.

M. Bandeem: Nous le faisons justement.

M. Mazankowski: Les autobus assurent un système de livraison rentable et efficace.

M. Bandeem: Un autobus n'a besoin que d'un seul chauffeur qui s'occupe en même temps des passagers et des colis, alors que les chemins de fer ont besoin d'un agent spécial pour s'occuper des colis.

J'estime que la livraison des colis exprès n'est pas rentable pour les chemins de fer. À l'avenir, ce service ne sera plus assuré par les chemins de fer, à telle enseigne que la gare de Montréal ne sera même plus rattachée aux chemins de fer. La livraison sera effectuée exclusivement par la route ce qui devrait permettre de concurrencer les autres entreprises.

Dans la plupart des régions du pays, il existe toute une série d'entreprises de livraison qui se font la concurrence. Je ne vois pas pourquoi nous continuerions à assurer ce service sur une

[Text]

you can see five truckers or ten truckers running it efficiently, then either we should try to emulate them and use what they are using to be successful financially, which is what we are trying to do, or we should get out of the business.

Mr. Mazankowski: I sense and detect that you are heading in that direction because if you continue to rationalize and consolidate any more you really approach the law of diminishing returns. The thing is that as you reationalize and as you consolidate, you naturally attract less and less business opportunity, and I think it is just a matter of time. I think you are on that slide now.

Mr. Bandeen: We hope not. The decision is to try to make money with the express as we are now operating. There is not a subtle hidden decision to get out of the express business. The actions we are taking right now are thought to be the ones necessary to continue in the business and run it properly.

Mr. Mazankowski: All right. In terms of volume, and I am not sure how you can measure that, what percentage in reduction in express handling has taken place in the CNR over the last five-year period?

Mr. Bandeen: A significant reduction in the number of parcels, individual consignments handled.

Mr. Mazankowski: What is significant?

Mr. Bandeen: I do not have the figures.

Mr. Mazankowski: In percentage terms.

Mr. Bandeen: It is 20 to 25 per cent. What we have been trying to do is get them to consolidate. It would cost us money to handle each parcel. So we put in rates, which tend to get people to consolidate.

Mr. Mazankowski: Which are usually higher than truck and usually higher than bus.

Mr. Bandeen: But we still get the traffic in large areas of the country, and we feel we can.

I am told here that the express shipments went down less than one per cent last year, but there were significant reductions in the years 1974, 1975 and 1976. This is when we were trying to rationalize, get people out of sending a hundred individual parcels. We are saying you can ship them much cheaper if you put them together in packages of 20 going to one destination because that greatly reduces our labour.

Mr. Mazankowski: Many containers.

Mr. Bandeen: Yes, many containers. And we had small containers they could put them in, as a matter of fact.

Mr. Mazankowski: Is that a serious concept that might be developed?

Mr. Bandeen: We have done it with some of our big shippers, some of the companies that send out a lot of shipments to one area. We supply them with containers and they fill them and send them out. Yes. This is precisely what we are trying to do. That then makes one handling for us instead of a hundred, and it greatly reduces our labour costs and makes us more efficient.

[Translation]

base déficitaire. Puisque les camionneurs arrivent à gagner, nous devons essayer d'en faire autant et non pas nous obstiner dans une voie sans issue.

M. Mazankowski: Si vous poussez la consolidation encore plus loin, vous finirez par ne plus rien gagner du tout, au fur et à mesure que les progrès de la rationalisation approchent, vous aurez de moins en moins d'affaires.

M. Bandeen: Nous espérons que non. Nous devons réaliser des bénéfices sur la livraison exprès, notre objectif n'étant pas d'abandonner purement et simplement ce service. Les mesures qui ont été prises jusqu'à présent devraient nous permettre de continuer d'assurer ce service tout en réalisant des bénéfices.

M. Mazankowski: Très bien. Pourriez-vous me dire de combien les livraisons exprès ont diminué pour le CN au cours des 5 années écoulées?

M. Bandeen: Le nombre de colis a enregistré une baisse très sensible.

M. Mazankowski: Qu'est-ce que vous entendez par sensible?

M. Bandeen: Je n'ai pas les chiffres sur moi.

M. Mazankowski: Quel est le pourcentage?

M. Bandeen: De 20 à 25 p. 100. Nous avons fixé un nouveau tarif pour encourager les clients à regrouper leurs colis et non pas à les envoyer individuellement.

M. Mazankowski: Vos tarifs sont généralement supérieurs à ceux des entreprises de camionnage et des autobus.

M. Bandeen: Nous avons toujours une bonne clientèle dans diverses régions du pays et cela devrait se poursuivre.

On me signale que les colis exprès ont enregistré une diminution de moins de 1 p. 100 l'an dernier, la baisse ayant par contre été très sensible au cours des années 1974, 1975 et 1976, c'est-à-dire à l'époque où nous avons essayé de convaincre les clients de regrouper leurs envois plutôt que de les expédier individuellement. Nous avons réduit nos tarifs pour les envois de groupe ce qui nous permet de réduire notre main-d'œuvre.

M. Mazankowski: De nombreux conteneurs.

M. Bandeen: Puis nous avons mis à leur disposition des petits conteneurs pour les colis.

M. Mazankowski: Pensez-vous que ce soit une solution d'avenir?

M. Bandeen: Nous avons fourni des conteneurs à certains de nos gros clients qui expédient de nombreux colis à une même destination. Ceci nous permet de réduire les frais de manutention et augmente notre efficacité.

[Texte]

At the same time it means you could handle the same amount of traffic with fewer people. So you are into the other problem which I am sure has been represented to you, that we are reducing staff. I am hopeful that we are at the bottom, that we now have a product we can sell to the public, and we are going to go out and market it. If it does not work, I do not know what happens but we still think it will work.

Mr. Mazankowski: I have one further question, Mr. Chairman, and I appreciate your latitude here. It arises out of the document that you just tabled. This question is prompted by the concern that I think has been raised by the truckers. I notice that within four years you are going to be spending roughly two and a half times that which you have spent in 1977 on the trucking industry.

• 2235

I am wondering if you are in a position to elaborate on the increase from 5.8 per cent in 1977 to 13.4 per cent in 1981. Is it a matter of equipment that is going to be required at that time, or is it general expansion in the trucking industry, or is there anticipation that you may be buying someone out? Any explanation?

Mr. Bandeen: Well, there are three principal factors. These are all in current dollars and so we have tried to anticipate inflation. We have built in a factor in each of those years so you will have a compounding factor over the period of that many years. Even if you take an inflationary rate of 6 per cent you get a very large increase without having a physical increase in what you are doing.

Secondly, for the last two or three years, and I think this is generally the case with the trucking industry, our business in trucking has been slack. It reflects the economy, it reflects a number of items. So we have not replaced equipment in the last two years at the level just to maintain it on a normal basis. We have been eating into the fleet. We anticipate that we are going to have to start replacing just to stay even, if you wish, over this period of time.

The third major factor is that we are anticipating growth in the economy of the country over the time and in our share of the trucking.

To answer your fourth point, there are no provisions in here for purchasing additional trucking concerns. If that came up we would have to generate the capital from what we call here System Contingency.

Mr. Mazankowski: What would happen if the equivalent of a Nordair in the trucking industry would approach you after we passed this bill, or maybe even during the process of passing the bill? How would you react?

Mr. Bandeen: We would look at it in detail and try to evaluate it, see if it fitted in with the criteria of the company, what we thought was the purpose of CN and the trucking side of it, and make our decision on that basis. But I am not sure what the condition of Nordair was. If there is a trick in that side of it... I have never looked at the balance sheet of Nordair.

[Traduction]

La manutention d'un nombre égal de colis exigeant maintenant moins de personnel, nous avons procédé à une réduction des effectifs. Nous devrions maintenant pouvoir remonter la pente grâce à une campagne de promotion auprès de la clientèle. J'espère que tout ira bien.

M. Mazankowski: Je voudrais poser une dernière question concernant le document que vous venez de déposer. Les représentants des camionneurs nous ont fait remarquer qu'au cours des 4 années à venir, vos services de camionnage bénéficieront de crédits deux fois et demi supérieurs à ce qu'ils étaient en 1977.

Pourriez-vous nous expliquer cette augmentation qui passera de 5.8 p. 100 en 1977 à 13.4 p. 100 en 1981. Est-ce que vous comptez renouveler l'équipement, étendre votre secteur de camionnage ou acheter d'autres entreprises de camionnage?

M. Bandeen: Trois facteurs entrent en jeu. Les chiffres étant tous exprimés en dollars actuels, nous avons tenu compte de l'inflation. Un taux d'inflation étant prévu pour chacune de ces années, cela donne un taux composé pour l'ensemble des cinq ans. Même avec un taux de 6 p. 100 l'an seulement, la seule inflation donne une augmentation très sensible sans qu'il y ait de changement matériel.

Les affaires ont marché au ralenti pour l'ensemble du secteur du camionnage au cours des deux ou trois années écoulées, ce qui ne fait que traduire, je suppose, la conjoncture économique générale. Quoiqu'il en soit, nous nous sommes bornés au cours de cette période à assurer l'entretien de l'équipement, mais à l'avenir il va falloir remplacer certains camions.

Troisièmement, nous prévoyons une reprise de la conjoncture générale et du camionnage en particulier.

Enfin nous ne comptons pas racheter d'autres entreprises de camionnage au cours de cette période. Si le cas se présentait, l'argent nécessaire pour pareille transaction, devrait provenir d'un fonds spécial.

M. Mazankowski: Qu'est-ce qui arriverait si l'équivalent de Nordair dans le secteur du camionnage vous proposait un rachat après l'adoption du présent bill? Quelle serait votre réaction?

M. Bandeen: Pareille offre devrait être étudiée en détail pour voir si elle est conforme à l'ensemble de nos objectifs et, en particulier à notre secteur camionnage. Mais j'ignore toute la situation de Nordair dont je n'ai pas examiné le bilan.

[Text]

Mr. Mazankowski: No, it was not meant to be a trick, it was just meant to be a legitimate question.

Mr. Bandeen: I think we have to look at anything that comes up in that sense and make a decision on the basis of how it fits in with what the rest of our operation is and what we are trying to do with the trucking side of the corporation.

Mr. Mazankowski: In your position you could very well get into a bidding situation against a private entrepreneur who may want to buy the same thing. I suppose that is when the flack would be raised because you would probably be in a stronger position than the private entrepreneur given the strength of your company and the support that it has.

Mr. Bandeen: Well, we would have to look at that when it comes. In the case of most of the trucking concerns that we have bought over the years, I am not aware that there was competition from another company or companies. As a matter of fact some of them were on the verge of bankruptcy at the time of being purchased. I think if you check with your friends in the trucking field you will find that a lot of them were in that state. But they turned out to be good for our purposes and have fitted together. If something comes along, however, I think we have to look at it, evaluate it, and perhaps reject it, but at least it has to be studied.

Mr. Mazankowski: But there is the very real possibility, which is the concern of the trucker, that the industry could in fact be crushed by the CNR. There is a certain legitimacy in that statement, as I see it.

Mr. Bandeen: Remember, to buy a corporation or the shares of a company, we have to have Cabinet approval. This is one of the areas in which a very specific part of our law applies, the law setting up CN. What is it? Clause 31 of the CNR act? We cannot buy the shares of a corporation either in total or in part without specific approval of the Cabinet. So to acquire another company we have to have approval. And to acquire a transportation company, we would have to have approval of the CTC, much as I guess Air Canada currently with Nordair. I do not know the Air Canada legislation though...

Mr. Mazankowski: There are the provincial authorities I suppose.

Mr. Bandeen: Yes, and you have to get the licences. But then you have to have the approval of CTC. Part of the National Transportation Act of 1967 said that any carrier acquiring another carrier, either a different mode or the same mode—this is my wording, not legal—requires the approval of the CTC. So even to buy a partial interest in another transportation company we must get CTC approval, even if it involves provincial approval as well, the licensing. So it is not something that we would do simply or that we can do without the outside looking at it very seriously.

• 1740

Mr. Mazankowski: Okay.

The Acting Chairman (Mr. Collette): Thank you very much, Mr. Mazankowski. We will conclude with Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

M. Mazankowski: Je vous posais simplement la question.

M. Bandeen: Toute offre de ce genre serait étudiée pour voir si une transaction de ce genre nous conviendrait et serait conforme à nos objectifs.

M. Mazankowski: Si le cas se présentait, il se pourrait que vous soumissionniez contre un camionneur privé qui désirerait racheter la même entreprise. Or, comme vous êtes bien mieux placé que n'importe quel camionneur privé, vous l'emporteriez obligatoirement, ce qui ne manquerait pas de susciter les critiques.

Mr. Bandeen: On verra bien lorsque le cas se présentera. Lorsque par le passé nous avons racheté différentes entreprises de camionnage, nous étions les seuls amateurs; d'ailleurs certaines des firmes que nous avons rachetées étaient sur le point de faire faillite, ce que vos amis camionneurs pourront d'ailleurs corroborer. Pour nous ces transactions ont été profitables. Lorsqu'une occasion de ce genre se présente, il est normal que nous l'examinions, pour prendre ensuite la décision qui s'impose.

M. Mazankowski: Les camionneurs du secteur privé craignent, non sans quelque raison, que le CN les accule tous à la faillite.

M. Bandeen: Il ne faut pas oublier que le cabinet doit approuver toute transaction portant sur le rachat d'une entreprise ou d'un paquet d'actions d'une firme. Je crois que c'est l'article 31 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada qui stipule que l'achat de la totalité ou d'une partie des actions d'une entreprise, doit être approuvé par le cabinet. L'achat d'une entreprise de transport doit de plus être approuvé par le CTC, tout comme Air Canada doit obtenir l'accord du CTC pour le rachat de Nordair. Mais j'ignore les dispositions de la loi régissant Air Canada.

M. Mazankowski: Les autorités provinciales ont aussi leur mot à dire.

M. Bandeen: Oui, car nous devons obtenir des permis en plus de l'accord du CTC. La Loi nationale sur les transports de 1967 stipule que tout transporteur désirant acquérir une entreprise de transport, quel que soit le mode de transport, doit obtenir l'accord de la CCT. Donc, nous devons obtenir l'accord de la CCT même pour acheter une part des actions d'une entreprise de camionnage, sans parler du permis qui doit être délivré par des autorités provinciales. Vous voyez bien que pareille décision ne dépendrait pas uniquement de nous.

M. Mazankowski: Très bien.

Le président suppléant (M. Collette): Je vous remercie, monsieur Mazankowski. M. Towers sera le dernier à prendre la parole.

M. Towers: Je vous remercie, monsieur le président.

[Texte]

The Acting Chairman (Mr. Collette): Mr. Benjamin, you had nothing to add today?

Mr. Towers, please.

Mr. Towers: Dr. Bandeen, I know that you are very aware of the Hall Commission Report, and it does mean that in certain areas . . .

Mr. Bandeen: There are two, is this the one on branches . . . ?

Mr. Towers: No, no this is . . .

Mr. Bandeen: There is a Hall Commission Report on pensions also which Mr. McKenzie . . .

Mr. Towers: I am sorry, yes, this is on the branch lines.

Mr. Bandeen: All right, yes.

Mr. Towers: And it means that in some cases where the CPR and CNR are running side by side one of them has to go.

Now in a case where the CPR has to be taken out, what is the position of the CNR, or what is it going to be, with regard to perhaps putting in a branch line for, say, a mile or a mile and a half or two miles in order that the CPR can get rid of about say about fifty miles?

Mr. Bandeen: The way that I understand it is operating now—we have agreed, and I believe the CPR has and the Minister has—is that where there is a connection required in order for us to take over part of their track or them to take over part of our track that this will come under the rail rehabilitation program in which there is \$100 million for the last year and this year and now there is a program for 1979. So these connections will be built as part of that rail rehabilitation program.

We run into the added complication of how do you compensate between the two railways, if we abandon a part of our line and then give 20 miles of it to the CPR; we do not have a right to make that a gift it is an asset; we have put steel in it, rail, ties, ballast, we have property, so there has to be some settlement between the two railways. And we have agreed, more or less, to keep a running account, if you wish, so that over a period of three or four years—I think we have set a date of 1981 or perhaps I am wrong in the date, but it is in the early eighties—we will pick up CP tracks, they will know what the weight of rail is, the number of tons of rail there by the mile, and the number of acres or miles of right of way and we will balance this off at the end of this period and if there is a discrepancy then we will settle it between us, but we will not argue on each line.

So I think this move has been very good and it gets us over a very, knotty problem between the two railways.

Mr. Towers: Further to that, you have rebuilt the line from Red Deer to Rocky Mountain House which is very beneficial because of the fact that it was needed.

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. Towers: Now in years gone by there used to be a line running from Rocky Mountain House to Nordegg and, at the present time, I would suggest that perhaps Canada is not going to be able to rely too much longer on the United States for

[Traduction]

Le président suppléant (M. Collette): Vous vouliez ajouter quelque chose, monsieur Benjamin?

Allez-y, monsieur Towers.

M. Towers: Vous êtes certainement au courant du rapport de la Commission Hall, monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Il y a deux rapports. Vous parlez sans doute de celui concernant les voies de chemin de fer secondaires?

M. Towers: Non . . .

M. Bandeen: Il y a aussi le rapport de la Commission Hall concernant les pensions.

M. Towers: Pardon, je pensais justement aux voies de chemin de fer secondaires.

M. Bandeen: D'accord.

M. Towers: Sur les parcours où les voies du CP et du CN sont parallèles, une des deux devrait être supprimée.

Lorsque c'est la voie du Canadien Pacifique qui sera supprimée, qu'est-ce que vous pensez de la possibilité de construire une voie de raccordement d'un mille environ de façon à permettre au Canadien Pacifique de supprimer 50 milles de voies?

M. Bandeen: Le CN, le CP et le ministre ont convenu que lorsqu'une voie de raccordement est nécessaire pour l'une des deux sociétés de chemin de fer la construction de cette voie de raccordement relèverait du programme de rénovation des chemins de fer, lequel s'est vu attribuer un crédit de 100 millions de dollars l'an dernier, ainsi que cette année, et de nouveaux crédits pour 1979. La construction de cette voie de raccordement relèvera donc du programme de rénovation des chemins de fer.

Il se pose de plus la question des modalités de compensation réciproque entre les deux sociétés ferroviaires, car si nous décidons d'abandonner 20 milles de voies au profit du CP, nous ne pouvons pas simplement leur en faire cadeau, car cela représente pour nous un investissement pour lequel nous devons être dédommages. C'est pourquoi nous avons convenu d'ouvrir un compte courant pendant une période de trois ou quatre ans, jusqu'en 1981, je crois, pour le règlement des différentes transactions entre nos deux sociétés portant sur le poids des rails ainsi que échangé et le nombre de milles de droit de passage; au bout de cette période, nous règlerons nos comptes, mais sans bien entendu chicaner sur les détails.

C'est à mon avis la meilleure façon de faire pour régler ce problème entre les deux sociétés ferroviaires.

M. Towers: Vous avez reconstruit la voie ferrée reliant Red Deer à Rocky Mountain House, voie qui était vraiment nécessaire.

M. Bandeen: En effet.

M. Towers: Par le passé, une voie reliait Rocky Mountain House à Nordegg; or, je ne pense pas que le Canada puisse se fier encore longtemps aux États-Unis pour ses approvisionnements en charbon si bien que nous allons peut-être être obligés

[Text]

coal—at least we are going to have to start looking perhaps to Western Canada to supply the market in Eastern Canada—so with the vast resource of coal do you anticipate that you will be pushing that line further west out towards Nordegg where there is an old dilapidated road that has fallen into disrepair and is no good to anybody.

Mr. Bandeen: It is possible. The difference, without appearing to argue the Crows Next rate all over again, is that coal is run on a commercial basis. If we have an agreement with Ontario Hydro or with any user of coal to move their coal, the rate is at a level such that we can afford to invest money in the upgrading of track and in the buying of equipment, if that is required, and in the whole operation. So that would be a normal part of a commercial operation.

Where we run into problems with rehabilitation is grain. When the rate does not even cover the operating cost, there is no money to service capital, there is no money to put into capital. That is the chief difference.

So if coal is needed and is required and we can establish a deal with the mine owners and the consumers at the other end, then there would be no problem in financing that kind of rehabilitation. The problem is where you get into traffic that does not cover operating costs where there is nothing to finance rehabilitation, and that is what these Prairie branch line rehabilitation programs are supposed to cover.

• 1745

Mr. Towers: Are there any plans at the moment to extend that line? I think it was out to the Brazeau—just a little bit beyond. There is a plant out there at the present time and it goes that far. Are there any plans to push that line farther on?

Mr. Bandeen: There are no firm plans, though we have had conversations with various people.

You probably know the territory much better than I do, but I have flown over it once and taken a look at those mounds of sulphur out in that area, just to get a concept of the problems in the territory, and there is a trench of coal that comes down, if you wish, along the mountains, on the Foothills side of it, I guess.

How do you service that best? Do you service it by extending that line? Some people think that maybe you should bring the coal line, the coal branches, down from the north, but it depends upon where the coal is going, does it not? If it is going to the west coast, it would be better to try to service it from the coal line, our main line, that comes down from the Luscar coal development. Some people say that we could extend that down and, you see, save the long haul around by Edmonton or Calgary. That is fine if it is west coast coal; but if it is going to Ontario, you can do it either way.

So we are busy looking at this. We are trying to get some idea of the costs and the technical feasibility of building the railways; but we have not spent a lot of money on it because the Province of Alberta, as you know, has its own consider-

[Translation]

d'exploiter les gisements de l'Ouest canadien pour approvisionner nos marchés à l'Est du pays. Est-ce que dans cette optique, vous envisagez la possibilité d'étendre cette voie vers l'Ouest jusqu'à Nordegg où il existe toujours une ancienne voie de chemin de fer tout à fait délabrée et qui ne sert à personne.

M. Bandeen: C'est possible. Sans vouloir revenir à la question du taux du Gas du Nid-de-Corbeau, la différence, c'est que dans le cas du charbon, le transport est rentable. Si nous devions conclure un accord avec *Ontario Hydro* ou tout autre utilisateur important de charbon, le tarif est suffisamment élevé pour nous permettre de rénover les voies et d'acheter du matériel roulant en cas de besoin.

Cela cadrerait donc parfaitement avec l'ensemble de nos travaux. Par contre la rénovation des voies de chemin de fer pour le transport des céréales pose des problèmes; les tarifs n'étant même pas suffisants pour couvrir les frais d'exploitation, sans parler du service de la dette.

Donc, si on avait besoin de ce charbon, si nous parvenions à conclure un accord avec les charbonnages d'une part et les utilisateurs de l'autre, la rénovation des voies de chemin de fer ne poserait sans doute pas de problèmes. Les difficultés surviennent lorsque le tarif de transport n'arrive même pas à couvrir les frais d'exploitation et ne laisse donc rien pour les travaux de rénovation, travaux qui en l'occurrence seront pris en charge par le programme de rénovation des voies secondaires des Prairies.

M. Towers: Est-ce que vous comptez prolonger cette voie actuellement? Elle va juste un peu au-delà de Brazeau, je crois, où se trouve une usine. Est-ce que vous comptez prolonger cette voie.

M. Bandeen: Les plans définitifs n'ont pas encore été arrêtés bien qu'il en ait été question avec différentes personnes.

Vous connaissez sans doute la région beaucoup mieux que moi; je l'ai survolée une fois pour voir les amas de soufre qui s'y trouvent et me faire une idée de l'ensemble du territoire; il y a notamment une veine de charbon qui longe les montagnes.

Que faut-il faire pour desservir ce secteur? Certains estiment qu'il faudrait prolonger la voie à partir du Nord, mais cela dépend de la destination du charbon. Si le charbon est destiné à la côte ouest, il vaudrait mieux utiliser notre voie principale partant de la mine de Luscar. D'après certaines personnes, le prolongement de cette voie éviterait le long détour par Edmonton ou Calgary. C'est la bonne solution s'il s'agit de charbon destiné à l'Ouest. Par contre s'il doit être livré à l'Ontario, les deux solutions sont valables.

Nous sommes donc en train d'étudier les coûts et les différents aspects techniques de la construction de pareilles voies de chemin de fer; nous n'avons cependant pas engagé de gros montants dans ces études, la province de l'Alberta ne s'étant

[Texte]

ations on how much coal it is going to allow to be mined in any one year and where it is going to be allowed.

So, when this all comes together, we will be willing to work with people and will be quite happy to do so for it is a good investment.

Mr. Towers: Well, it is conceivable, then, that this line, even if it did come in from the north or the west, could hook up to this line that goes out to the Brazeau and that there could be a through route through there?

Mr. Bandeen: It is possible, yes. I think there is going to have to be a lot of coal moved to justify that.

Mr. Towers: What you are saying, then, is that it is not going to help me get elected in the next election?

The Acting Chairman (Mr. Collenette): I am not sure that that comes within the ambit of the bill, Mr. Towers.

We have agreed to sit tomorrow at 3.30 p.m. and so I stand Clause 1.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

pas encore prononcée sur les quantités de charbon qu'il permettra d'extraire par an ni sur sa destination.

Lorsque ces différentes décisions seront prises, nous nous ferons un plaisir d'en discuter avec les différentes personnes intéressées, car ce sera une affaire rentable.

M. Towers: Il se pourrait donc que cette voie, qu'elle vienne du Nord ou de l'Ouest, soit raccordée à la voie passant à Brazeau de façon à réaliser une route directe.

M. Bandeen: C'est possible. Mais pour que ce soit rentable, il faudrait pouvoir transporter de grosses quantités de charbon.

M. Towers: Je ne pourrai donc pas utiliser ceci comme argument lors de la prochaine campagne électorale?

Le président suppléant (M. Collenette): Cela n'a pas grand chose à voir avec le bill dont nous sommes saisis, Monsieur Towers.

L'article 1 est réservé jusqu'à demain après-midi 15 h 30.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.

Canadian National Railways

SYSTEM SUMMARY

Capital Expenditures Current Dollars

	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>1982</u>
CN Rail	285.2	276.0	356.5	428.0	459.6	482.5
Grand Trunk Corporation	28.3	25.3	38.8	41.1	38.8	40.0
CN Telecommunications	39.5	42.0	48.0	48.9	53.2	58.8
CN Trucking	5.8	8.4	8.3	9.5	13.4	11.6
CN Express	15.3	15.7	14.0	8.4	8.8	9.2
CN Passenger	—	—	—	—	—	—
CN Hotels	4.9	7.8	9.4	10.4	5.7	3.3
CN Tower	1.2	0.4	—	—	—	—
Corporate H.Q. Depts.	7.4	7.8	8.8	8.8	8.8	8.8
Other Sectors	12.4	2.1	1.0	1.0	1.0	1.0
System Contingency	—	24.5	17.2	17.9	18.7	20.8
	<u>400.0</u>	<u>410.0</u>	<u>502.0</u>	<u>574.0</u>	<u>608.0</u>	<u>636.0</u>

APPENDICE «TC-7»

Chemins de fer Canadien National

EXPOSÉ SOMMAIRE DU RÉSEAU

Immobilisation Dollars courants	1977	1978	1979	1980	1981	1982
CN Rail	285.2	276.0	356.5	428.0	459.6	482.5
Grand Tronc	28.3	25.3	38.8	41.1	38.8	40.0
CN Télécommunications	39.5	42.0	48.0	48.9	53.2	58.8
CN Camionnage	5.8	8.4	8.3	9.5	13.4	11.6
CN Express	15.3	15.7	14.0	8.4	8.8	9.2
CN Passagers	—	—	—	—	—	—
CN Hotels	4.9	7.8	9.4	10.4	5.7	3.3
CN Tour	1.2	0.4	—	—	—	—
Directions des principaux centres	7.4	7.8	8.8	8.8	8.8	8.8
Autres secteurs	12.4	2.1	1.0	1.0	1.0	1.0
Imprévus du réseau	—	24.5	17.2	17.9	18.7	20.8
	400.0	410.0	502.0	574.0	608.0	636.0



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian National Railways:

Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer;
Mr. Ralph MacGougan, Deputy Minister—Finance,
Department of Transport.

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. R. A. Bandeen, président et chef exécutif;
M. Ralph MacGougan, sous-ministre—Finances, ministère
des Transports.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 27

Thursday, April 27, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 27

Le jeudi 27 avril 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

CONCERNANT:

Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

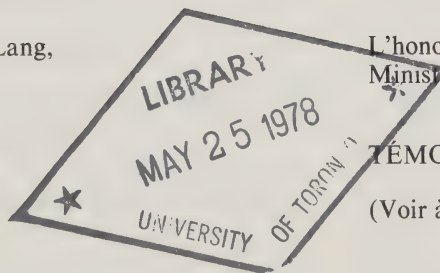
L'honorable Otto E. Lang,
Ministre des Transports.

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman:

Messrs.

Benjamin	Harquail
Cadieu	Herbert
Collenette	Lachance
Dionne (<i>Kamouraska</i>)	Lapointe
Gendron	Lawrence

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président:

Messieurs

McIsaac	Robinson
Mazankowski	Savard
McCain	Towers
McKenzie	Tessier
Murta	

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, April 27, 1978:

Mr. Parent replaced Mr. Douglas (*Bruce-Grey*),
Mr. Savard replaced Mr. Loiselle (*St-Henri*),
Mr. Tessier replaced Mr. Smith (*St-Jean*),
Mr. Goodale replaced Mr. Flynn,
Mr. Lachance replaced Mr. Caron,
Mr. Herbert replaced Mr. Bussièrès,
Mr. Harquail replaced Mr. Parent,
Mr. Robinson replaced Mr. Dawson,
Mr. McIsaac replaced Mr. Goodale.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 27 avril 1978:

M. Parent remplace M. Douglas (*Bruce-Grey*),
M. Savard remplace M. Loiselle (*St-Henri*),
M. Tessier remplace M. Smith (*St-Jean*),
M. Goodale remplace M. Flynn,
M. Lachance remplace M. Caron,
M. Herbert remplace M. Bussièrès,
M. Harquail remplace M. Parent,
M. Robinson remplace M. Dawson,
M. McIsaac remplace M. Goodale.



MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, APRIL 27, 1978

(29)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Gendron, Harquail, Herbert, Lachance, Lapointe, McIsaac, Mazankowski, Murta, Robinson, Savard and Towers.

Other members present: Messrs. Ellis, Goodale, Mrs. Holt, Messrs. Oberle, Parent and Stevens.

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

Witnesses: Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways and Mr. Ralph MacGougan, Assistant Deputy Minister—Finance, Department of Transport.

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

On Clause 1.

The Minister and the witnesses answered questions.

Mr. Benjamin proposed to move,—That Clause 1 be amended by striking out line 40 at page 2 and substituting the following therefor:

“(2) Notwithstanding any other Act, the capital stock of the National Company shall be held in trust for Her Majesty.

(3) The no par value shares of the Na-”

CHAIRMAN'S DECISION

At our meeting of yesterday, April 26th, the Acting Chairman expressed concern as to whether the amendment was within the scope of this amending Bill.

The Honourable Member is dealing with the question of who is to hold the capital stock of the National Company. He has expressed concern about what he considers to be an ambiguity in the Railway Act, regarding what the Governor-in-Council could or could not do with the C.N.R. Capital Stock. His amendment seeks to clarify that ambiguity.

Unfortunately, the question of who clearly holds the Capital Stock and what could be or could not be done with it, is not a question dealt with in this amending bill. It is mentioned in the original statute, namely the Railway Act.

While the Honourable Member's wish to have that clarified may be a desirable goal, it cannot be done within the purview of this amending bill.

It is not in order for the Honourable Member to go beyond this bill and the specific clauses contained therein.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 27 AVRIL 1978

(29)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 40 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collette, Gendron, Harquail, Herbert, Lachance, Lapointe, McIsaac, Mazankowski, McKenzie, Murta, Robinson, Savard et Towers.

Autres députés présents: MM. Ellis, Goodale, M^{me} Holt, MM. Oberle, Parent et Stevens.

Comparaît: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Témoins: M. R. A. Bandeen, président, directeur général, Chemin de fer nationaux du Canada et M. Ralph MacGougan, sous-ministre adjoint—Finances, ministère des Transports.

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Article 1.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

M. Benjamin propose,—Que l'article 1 soit modifié en remplaçant la ligne 39, page 2, par ce qui suit:

«(2) Nonobstant toute autre loi, le capital-actions de la Compagnie du National doit être détenu en fiducie pour Sa Majesté.

(3) Les comptes de la Compagnie du»

DÉCISION DU PRÉSIDENT

Lors de notre séance d'hier, 26 avril, le président suppléant s'est dit préoccupé de savoir si l'amendement entre dans le cadre du présent bill modificateur.

L'honorable député traite de la question de qui doit détenir le capital-actions de la Compagnie du National. Il s'est dit préoccupé par ce qu'il considère comme étant une ambiguïté dans la Loi sur les chemins de fer au sujet de ce que le gouverneur en conseil pourrait ou ne pourrait pas faire avec le capital-actions du C.N. Son amendement vise à supprimer cette ambiguïté.

Malheureusement la question de savoir qui détient vraiment le capital-actions et ce qui pourrait en être fait ou ne pas en être fait n'est pas une question traitée dans ce bill modificateur. Il en est fait mention dans le statut initial, soit la Loi sur les chemins de fer.

Bien que le désir de l'honorable député de clarifier cette situation puisse constituer un objectif souhaitable, cela ne peut se faire dans le cadre de la portée de ce bill modificateur.

L'honorable député ne doit pas dépasser la portée du présent bill et les articles précis qui y sont contenus.

Beauchesne's 4th Edition, citation 406 states:

"Amendments are out of order if they are:

(a) irrelevant to the bill, or beyond its scope . . .".

Consequently, I must regrettably rule the amendment out of order.

Clause 1 was allowed to stand.

Clauses 2 and 3 carried.

On Clause 4.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 4 be amended by

(a) adding thereto, immediately after line 36 on page 3 the following new subsection:

"38. (2) The annual reports of the Board of Directors and auditors, respectively, shall be submitted to Parliament through the Minister of Transport and shall stand permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.";

and

(b) renumbering the subsequent subsections in section 38 accordingly.

CHAIRMAN'S DECISION

In essence the Honourable Member seeks to have both the annual reports of the Board of Directors and Auditors respectively referred to any Committee of Parliament dealing with matters of transportation.

It should be noted that subsection 38(1) of Clause 4 in this amending bill contains only the annual report of Auditors. To include the annual report of the Board of Directors in the amendment goes beyond the scope of the Clause and the Bill before the Committee.

In addition to this necessary distinction there remains the basic point set out in the second part of the amendment—namely that the amendment seeks to have those reports "stand permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation."

I must remind honourable members that this goes to the heart of the fundamental relationship between the House of Commons and its Committees.

Standing Order 65(8) states that:

"Standing Committees shall be severally empowered to examine and enquire into all such matters as may be referred to them by the House."

This implies that only the House, unless otherwise stated in Standing Orders, has the authority to refer matters to committees which are essentially creatures of the House. A Committee cannot normally circumvent this traditional prerogative of the House by seeking to include an automatic referral to a Committee in a Statute.

Therefor, in part the amendment is going beyond the scope of the clause and it also seeks to go beyond the normal powers of a Committee by having the Committee initiate its own Order of Reference by attempting to include an automatic and permanent reference in a bill.

Le commentaire 406 de la 4^e édition de Beauchesne stipule:

Un amendement est irrégulier s'il:

a) ne se rapporte pas au bill, ou s'il en dépasse la portée . . .»

En conséquence, je dois à regret déclarer l'amendement irrecevable.

L'article 1 est réservé.

Les articles 2 et 3 sont adoptés.

Article 4.

M. Benjamin propose,—Que l'article 4 soit modifié

a) en insérant, immédiatement après la ligne 36, page 3, le paragraphe suivant:

«38 (2) Les rapports annuels du conseil d'administration et des vérificateurs, respectivement, sont soumis au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et sont automatiquement renvoyés en permanence à tout comité du Parlement ayant pour mandat d'examiner les questions relatives aux transports.»

et

b) en renumérotant en conséquence les paragraphes suivants de l'article 38.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

L'honorable député cherche essentiellement à permettre que tant les rapports annuels du conseil d'administration que des vérificateurs soient renvoyés à tout comité du Parlement traitant de questions de transport.

On convient de noter que le paragraphe 38(1) de l'article 4 du présent bill modificateur ne comprend que le rapport annuel des vérificateurs. Le fait d'inclure le rapport annuel du Conseil d'administration dans l'amendement dépasse la portée de l'article et du bill devant le Comité.

En plus de cette distinction nécessaire, il reste le point fondamental exposé dans la deuxième partie de l'amendement—à savoir que l'amendement tente de permettre à ces rapports «d'être renvoyés automatiquement en permanence à tout comité du Parlement ayant pour mandat d'examiner les questions relatives aux transports.»

Je dois rappeler aux honorables députés que cette question intéresse les rapports fondamentaux entre la Chambre des communes et ses comités.

Le paragraphe 65(8) du Règlement stipule que:

«Les comités permanents sont autorisés individuellement à faire étude et enquête sur toutes les questions qui leur sont déférées par la Chambre.»

Cela signifie que seule la Chambre, sauf stipulation contraire dans le Règlement, a le pouvoir de renvoyer des questions à des comités créés par elle. Un comité ne peut normalement passer outre à cette prérogative traditionnelle de la Chambre, en tentant d'inclure dans un statut un renvoi automatique à un comité.

En conséquence, l'amendement dépasse en partie la portée de l'article et il cherche également à aller au-delà des pouvoirs normaux d'un comité en lui permettant d'adopter son propre ordre de renvoi par insertion d'un renvoi automatique et permanent dans un bill.

However, I would point to the fact that on June 28, 1977 when dealing with Bill C-17, An Act respecting the reorganization of Air Canada, an amendment seeking the automatic referral of annual financial statements was allowed in this Committee.

Further, members of all parties have expressed the desire of having the opportunity to examine, on an annual basis, the activities of Crown corporations.

Therefore, weighing both sides of the matter, I rule the amendment to be in order.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was agreed to.

An the question being put on Clause 4 as amended, it was agreed to.

Clause 5 carried.

Clause 6 carried.

Clause 7 carried.

At 5:15 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Toutefois, j'aimerais souligner le fait que le 28 juin 1977, lors de l'étude du bill C-17, Loi portant réorganisation d'Air Canada, un amendement visant à obtenir le renvoi automatique des rapports financiers annuels a été adopté par le présent comité.

De plus, les membres de tous les partis ont exprimé le désir d'avoir l'occasion d'examiner annuellement les activités de sociétés de la Couronne.

En conséquence, après étude du pour et du contre, je déclare l'amendement recevable.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est adopté.

L'article 4, modifié, mis aux voix, est adopté.

L'article 5 est adopté.

L'article 6 est adopté.

L'article 7 est adopté.

A 17 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, April 27, 1978

• 1538

[Text]

The Chairman: Order, please. We do have a quorum to hear evidence.

We will resume consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

On Clause 1

We have with us this afternoon the Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport. Also we have as a witness from the Canadian National Railways Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer.

I understand that there has been general agreement to proceed with clause-by-clause study of Bill C-17 this afternoon.

Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: With the understanding that we had made yesterday, that the Minister would be available for general questions within the ambit of Clause 1. That was the understanding we had yesterday.

The Chairman: I apologize. Unfortunately I could not attend yesterday's meeting, I was led to understand that there had been agreement to move clause by clause. If there are other questions with regard to clause 1, I would entertain such questions. I would hope that in the length of time we have had with the CNR and the Minister and other witnesses before us we would keep our questions as short as possible and, hopefully, we would move to clause by clause in the hope of making some progress in reporting the bill to the House.

Mr. Mazankowski: Maybe I might just clarify it. It was not with the intention of getting into a number of broad areas; it would be generally pertaining to the bill.

• (1540)

But I will assure you that we will not stray too far away from the bill but we would not want to have any form of rigid ruling by you, sir, to ferret out some information that I believe would be pertinent to the bill within the ambit of that clause. I just, wanted to file that caveat.

The Chairman: If that is the agreement of the Committee...

Mr. Mazankowski: There seems to be some sensitivity across the way over some of the questions we have asked and...

The Chairman: Order, please. There has been no comment from across the way and if we can proceed...

Mr. Mazankowski: That is no reflection on the Chair, but...

The Chairman: If we can proceed with the question and answers, I have first on our list Mr. McKenzie.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 27 avril 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum pour entendre les témoins.

Nous allons reprendre l'examen du bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Article 1.

Nous avons avec nous cet après-midi l'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports. L'accompagne le président et directeur administratif des chemins de fer nationaux du Canada, M. R. A. Bandeen.

Il a été convenu d'étudier le projet de loi C-17 article par article, cet après-midi.

Monsieur Mazankowski, un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Nous avons convenu hier que le ministre pourrait répondre à des questions générales relatives à l'article 1.

Le président: Je m'excuse, je n'ai pas pu assister à la réunion d'hier, et on m'avait laissé entendre que vous aviez convenu de procéder, aujourd'hui, à l'étude du bill article par article. Si vous avez d'autres questions au sujet de l'article 1, je suis prêt à les entendre. J'espère toutefois que, étant donné le nombre de séances que nous avons déjà eues avec des représentants du CN et le ministre, vous poserez des questions assez brèves afin que nous puissions procéder dès que possible à l'étude article par article du projet de loi.

M. Mazankowski: Nous n'avions pas l'intention d'aborder un grand nombre de domaines, mais plutôt de poser des questions générales sur le projet de loi.

Je puis vous assurer que nous ne nous éloignerons pas trop du bill, mais nous aimerions que vous fassiez preuve d'assez d'indulgence pour que nous puissions obtenir les renseignements que nous jugeons nécessaires à la bonne compréhension de ce bill.

Le président: Si le comité est d'accord...

M. Mazankowski: Je pense que les députés de la majorité apprécient les questions que nous avons posées...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Les députés de la majorité n'ont fait aucun commentaire et j'aimerais que nous poursuivions nos travaux...

M. Mazankowski: Ces commentaires ne s'adressaient nullement au président, mais...

Le président: Nous allons maintenant passer aux questions, et je vais donner la parole à M. McKenzie.

[Texte]

Mr. McKenzie: On a point of order first, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McKenzie, on a point of order.

Mr. McKenzie: There is a matter I would like to be cleared up. There has been a CNR comtel management news release number 69 which was put out by the President on talks on profits and pensions. This came out of Montreal, Quebec, April 25, 1978 and it refers to the Committee meetings here that there has been misleading statements in regards to the pensions. Dr. Bandeen said in this comtel message,

Mr. Bandeen also took the opportunity to point out that CN pensioners and employees were being misled by statements about the CN pension fund in previous Committee sessions. He said CN has a contractual obligation to pay the pensions to pensioners and current employees when they retire, regardless of the rate of earnings of pension fund investments.

And he finalized this by stating;

"There is no possibility of them losing their pensions," he stressed "they have a guarantee."

This went out right across Canada and I would like Dr. Bandeen to explain to the committee who raised this particular subject and who was listening to whom. Just to get it straight for the record, Mr. Chairman, I will make it perfectly clear what the CNR pensioners are asking for is that all retired members have their pension benefits increased effective immediately to the level such pensions would have equaled including any post-retirement increases had the pension been computed at retirement on the same 2 per cent formula in effect for current retirees. That is what they are asking for. Never at any time did I state nor Mr. White, the president of the pensioners association, state that they feared that the fund was going to fold up and nobody would receive their pension.

They are not asking for fully indexed pensions. Nobody, you who are supposed to come back with answers for us or Dr. Bandeen, has given us any explanation or any idea whether you are going to be able to answer their request. I think Dr. Bandeen owes the Committee an explanation as to who misled whom as he points out in this Comtel that he sent out to his management across Canada.

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. R. A. Bandeen (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways): You have the advantage that I do not have a copy of the Comtel. This is an internal document within the company; it goes to management of CN only. It is not a public document. It was an attempt, as I think we discussed at the meeting the day before yesterday, to allay the fears that some of our pensioners have and some of the people about to be pensioners that the fund was insolvent or being misused or inadequate. I think I discussed it at this meeting the other night and asked indeed if it was okay if we sent something out to clarify the situation for our pensioners and for our current employees. This is for management only so that they would be able to talk to the employees if they were asked. I do not know what else I should say.

[Traduction]

M. McKenzie: Je voudrais tout d'abord invoquer le règlement, monsieur le président.

Le président: Allez-y.

M. McKenzie: J'aimerais avoir quelques précisions sur un sujet bien précis. Un communiqué de presse, numéro 69, de la direction du CN a été publié par le président, et il porte sur les bénéfices et les pensions. Daté du 25 avril 1978 et publié à Montréal, ce document mentionne certaines réunions de notre comité où certaines déclarations trompeuses auraient été faites au sujet des pensions. Ce message prêtait au docteur Bandeen les déclarations suivantes:

Monsieur Bandeen en a également profité pour signaler que les retraités et les employés du CN avaient été induits en erreur par des déclarations qui avaient été faites au sujet du fonds de pension du CN au sein du comité. Il a dit que le CN avait pour obligation contractuelle de verser des pensions à ses retraités et à ses employés actuels lorsqu'ils prennent leur retraite, quel que soit le taux de rendement des investissements du fonds de pension.

M. Bandeen terminait en disant:

Ils ne risquent absolument pas de perdre leur pension, puisqu'ils y ont droit.

Ce document a été publié dans tout le Canada, et j'aimerais que M. Bandeen explique au comité qui a soulevé cette question particulière et qui était présent. Pour que tout soit bien clair, monsieur le président, j'aimerais ajouter que les retraités du CN ne demandent qu'une chose, à savoir que les prestations de retraite de tous les retraités soient augmentées immédiatement pour atteindre le niveau de prestations qui auraient atteint si la pension avait été calculée, au moment du départ en retraite, selon la formule des 2 p. 100 actuellement en vigueur pour ceux qui prennent leur retraite maintenant. C'est tout ce qu'ils demandent. Je n'ai jamais dit, pas plus que le président de l'Association des retraités, soit M. White, que les retraités craignent que le fonds soit annulé et qu'ils soient ainsi tous privés de leur pension.

Ils ne réclament pas l'indexation complète de leur pension. Monsieur Bandeen, vous ne nous avez jamais dit exactement si vous pensiez pouvoir répondre à leurs demandes. Je pense donc que vous devez au comité une explication quant à savoir qui a induit qui en erreur.

Le président: Monsieur Bandeen, vous avez la parole.

M. R. A. Bandeen (président et directeur administratif du CN): Je n'ai malheureusement pas d'exemplaire de ce communiqué, mais je sais qu'il s'agit d'un document interne qui a été adressé seulement aux cadres du CN. Il ne s'agit donc pas d'un document public. Comme je l'ai dit lors de notre réunion d'avant hier, nous avons essayé de dissiper les craintes que nourrissaient certains de nos retraités, ainsi que des futurs retraités, à savoir que le fonds serait annulé, inadéquat ou mal utilisé. J'ai discuté de ce problème l'autre soir avec vous et vous ai demandé si vous étiez d'accord pour que nous envoyons une circulaire destinée à clarifier la situation à l'intention de nos retraités et de nos employés actuels. Ce document n'a été adressé qu'aux cadres afin que ces derniers puissent répondre aux employés qui leur posaient des questions à ce sujet.

[Text]

Mr. McKenzie: Well, did you authorize this Comtel 69 to go out?

Mr. Bandeen: In general, yes. I have not seen it; I am sorry. I have been here, as you know, in Montreal, in Ottawa.

Mr. McKenzie: Well, . . .

The Chairman: Order, please. Just to clarify the situation for the other members, that was an agreement by the Committee authorizing the President of CNR to send out a document to the staff and pensioners outlining exactly the obligations of CN to the funding of their pension fund. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Mr. Bandeen can have a copy and see . . .

Mr. Bandeen: This when to management. It is a management news bulletin. It did not go to pensioners. We have not sent that out yet.

Mr. McKenzie: But that is the text of what you are going to say.

Mr. Bandeen: No.

• 1545

Mr. McKenzie: Well, it has gone. That has left so I certainly want to get it clear for the record that I have never at anytime raised the point that pensioners were going to lose their pensions, and they have never at any time said that in any of the correspondence from their president or in any letters I have received. Their concern all along is when are they going to get an increase in their pension. Some pensioners are on CNR pension of \$100 per month. They cannot live on it and they are asking for an increase. They know that CNR owes the pension fund over \$1 billion and they want to know when something is going to be done about it. I would like the minister or Mr. Chairman to make some inquiries as to what is going to be done about the request. Or could Dr. Bandeen tell us if there is going to be an increase in the pension or if there is not, or is everything going to stay as it is now?

The Chairman: I might just comment, Mr. McKenzie, you have mentioned the Chair. I believe at not the last meeting but the meeting before I did mention that we have a steering committee that represents all parties and it was agreed, I believe, that the pension situation would be brought forth in regard to a discussion of supplementary estimates and—this was your question—that we would continue to discuss the contents of the present bill, but where pensions were regarded that it would be brought forth with the CNR through the main estimates or the annual report, and we had had a consensus of the Committee on that. Dr. Bandeen, do you have any further comments to make?

Mr. Bandeen: No, I do not. This is essentially a summary of what went on not at the last session I was at but the one before when I believe Mr. McKenzie asked a question but had to leave to attend another meeting. This is just a summary of the statements that were made at that time.

Mr. McKenzie: What you mention in here, that they are not going to get their pension, that has never even been discussed

[Translation]

M. McKenzie: Avez-vous autorisé la publication de cette circulaire numéro 69?

M. Bandeen: Oui. Mais je ne l'ai pas vue, car je suis toujours partagé entre Montréal et Ottawa.

M. McKenzie: Bien . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. J'aimerais rappeler aux autres membres du comité que celui-ci avait autorisé le président du CN à envoyer un document à son personnel et aux retraités indiquant clairement les obligations du CN à l'égard du financement de leur fonds de la pension. M. McKenzie, vous avez la parole.

M. McKenzie: Si M. Bandeen veut un exemplaire de cette circulaire, il peut . . .

M. Bandeen: Il s'agit d'un bulletin de nouvelles qui a été adressé aux cadres seulement et pas aux retraités. Cela n'a pas encore été envoyé.

M. McKenzie: Mais c'est le texte de ce que vous allez dire.

M. Bandeen: Non.

M. McKenzie: J'aimerais donc qu'il soit bien clair que je n'ai jamais dit en comité que les retraités allaient perdre leur pension, et il n'a jamais été question de cela dans les lettres que j'ai reçues du président de leur association. Ils se demandent simplement quand ils vont obtenir une augmentation de leur pension. Certains retraités du CN ne reçoivent en effet que \$100 par mois. Il leur est donc impossible de vivre avec cela, et c'est la raison pour laquelle ils demandent une augmentation. Ils savent que le CN doit \$1 milliard au fonds de pension et ils veulent donc savoir quand des mesures précises seront prises à ce sujet. J'aimerais donc demander au ministre ou au président de s'enquérir à ce sujet afin de savoir si des mesures seront prises. M. Bandeen pourrait peut-être nous dire s'il a vraiment l'intention d'augmenter les pensions de retraite ou bien s'il a l'intention de maintenir le statu quo?

Le président: Monsieur McKenzie, étant donné que vous m'avez interpellé, j'aimerais vous rappeler que, lors de notre avant-dernière réunion, j'avais mentionné que nous avions convenu, lors d'une séance du comité directeur, que le problème des pensions serait étudié dans le cadre du budget supplémentaire, ce qui nous permettrait donc de poursuivre l'examen du bill dont nous avons été saisi; donc, nous avons convenu que la question des pensions serait étudiée avec le budget ou le rapport annuel du CN. Monsieur Bandeen, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Bandeen: Non. Il s'agit essentiellement d'un résumé de ce qui s'est passé à l'avant-dernière réunion, à laquelle j'assistais, et je crois que M. McKenzie avait posé une question, mais avait dû partir pour assister à une autre réunion. Il s'agit simplement d'un résumé des déclarations que j'avais faites à ce moment-là.

M. McKenzie: Mais vous dites que les retraités ne vont pas obtenir leur augmentation et que cela n'a jamais été discuté en

[Texte]

in the Committee at all so I do not know how you could make a statement about misleading statements in the Committee.

Mr. Bandeen: It is about the fund. The people got the impression that the fund was insolvent and they thought this might affect their ability to continue collecting pensions. All I wanted to do was straighten it out. I do not think you intended that, nor myself. All I was trying to do was straighten it out so they would understand that their pensions were not at all jeopardy. The fund is solid but in any case, the obligation is from the company directly to them.

Mr. McKenzie: Just to close on this point of order, Mr. Chairman, from the figures I have, every time you pay off \$1 million of this pension fund, which is not enough to solve it, the debt rises \$250 million. How are you ever going to overcome this debt?

Mr. Bandeen: In the annual report we have listed exactly the payments that are going to be made in each year, which will overcome it. It is on page 38 of the English text of the annual report. It shows the cost in millions of dollars up to the year 2027 that will be paid in and this will fully fund the fund.

Mr. McKenzie: By 2027?

Mr. Bandeen: That is the agreement—those are the regulations as they apply to Crown corporations.

Mr. McKenzie: Your actuarial studies show that by 2027 you will have paid it off. I do not know how you can do it because every time you pay off \$1 million it rises \$250 million. Does your actuarial study point out how you handle that situation? I would sure like to see it.

Mr. Bandeen: These are the figures agreed to by the Superintendent of Insurance, that is his job.

Mr. McKenzie: He has authorized this?

Mr. Bandeen: Yes.

Mr. McKenzie: That is fine, thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie. Mr. Mazankowski.

Mr. McKenzie: That was on a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: I am sorry but you have taken nearly 10 minutes of the time. I will put you on the first list, Mr. McKenzie. I think it would be a little bit . . .

Mr. McKenzie: I have never seen the precedence when a point of order has been included in a member's time in committee.

The Chairman: Well, I know but your . . .

Mr. McKenzie: Is my name first on the list?

The Chairman: Yes, on the first round especially. I will put you on in the first round. I think it would be just a little bit abusing the other members who have put their names down, if you do not mind.

Mr. McKenzie: All right, I will co-operate.

[Traduction]

comité; je ne vois donc pas comment vous pouvez faire des déclarations aussi tendancieuses au sujet du comité.

M. Bandeen: Au sujet du fonds de pension. Certains s'imaginaient que le fonds n'était pas garanti et que cela risquait de compromettre leur pension à l'avenir. J'ai simplement clarifié la situation pour leur montrer que leur pension n'était nullement compromise. Le fonds est stable, et c'est la société qui a des obligations directes à son égard.

M. McKenzie: Avant d'en terminer sur ce chapitre, monsieur le président, j'aimerais vous citer certains chiffres que j'ai ici; chaque fois que vous retirez un million de dollars de ce fonds de pension, la dette s'élève à \$250 millions. Comment allez-vous faire pour éponger cette dette?

M. Bandeen: Dans le rapport annuel, nous faisons une énumération précise de tous les paiements qui devront être faits au cours de l'année et qui permettront d'éponger cette dette. Ces chiffres figurent à la page 38 du rapport annuel. Vous avez les coûts en millions de dollars jusqu'à l'année 2027, date à laquelle cette dette sera éponagée.

M. McKenzie: 2027?

M. Bandeen: Ce sont là les règlements qui s'appliquent aux sociétés de la Couronne.

M. McKenzie: Selon les études d'actuariat que vous avez faites, cette dette sera complètement remboursée d'ici l'année 2027. Je ne sais pas comment vous allez faire, étant donné que chaque fois que vous retirez un million de dollars de ce fonds, la dette augmente de \$250 millions.

M. Bandeen: Ce sont les chiffres qui ont été acceptés par le surintendant de l'assurance.

M. McKenzie: Il les a donc autorisés?

M. Bandeen: Oui.

M. McKenzie: Bien, merci.

Le président: Merci, monsieur McKenzie. Monsieur Mazankowski.

M. McKenzie: C'était un rappel au règlement, monsieur le président.

Le président: Je suis désolé, mais vous avez parlé pendant près de 10 minutes. Je peux vous inscrire pour le prochain tour, monsieur McKenzie.

M. McKenzie: C'est la première fois qu'un rappel au règlement est compté dans le temps alloué à un membre du comité.

Le président: D'accord, mais . . .

M. McKenzie: Mon nom est-il le premier sur la liste?

Le président: Oui, pour le premier tour. Je peux vous réinscrire. Ce serait un peu abuser que de vous permettre de continuer, car d'autres membres veulent poser des questions.

M. McKenzie: D'accord, je suis prêt à collaborer.

[Text]

• 1550

The Chairman: I will get back to you. There are only two other names, Mr. McKenzie. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, to the Minister. When the Minister introduced the bill on February 7, he indicated that the passage of the bill would result immediately in a saving of \$100 million to the government. Could he explain that to me, please?

The Chairman: Mr. MacGougan.

Mr. MacGougan: Mr. Chairman, I think at that time the figure the Minister was referring to comprised first of all approximately \$80 million that would have otherwise been provided in the main estimates for the purchase of preferred shares.

Mr. Mazankowski: For what year?

Mr. MacGougan: For 1978.

Mr. Mazankowski: For 1977-78?

Mr. MacGougan: For 1978-79.

Mr. Mazankowski: So that is April 1 . . .

Mr. MacGougan: . . . 1978, March 31, 1979.

Mr. Mazankowski: All right.

Mr. MacGougan: Plus a further saving of \$22 million that was considered to be a further offset of shares otherwise to be purchased in 1977-78 in connection with the government's desire to restrain expenditures; that amount is derived from the supplementary estimate that members may recall being voted to the CN for the under-provision of estimates in 1974 and 1975.

This again is referred to in the company's report on page 37, Mr. Chairman, just above note 8.

Mr. Mazankowski: That is in connection with the error?

Mr. MacGougan: Yes.

Mr. Mazankowski: But that is owed back to 1974 and 1975.

Mr. MacGougan: What I am saying, Mr. Chairman, is that the shares that . . .

Mr. Mazankowski: That has nothing to do with this bill at all.

Mr. MacGougan: Yes, it does. Let me try to explain.

That same amount there, \$22.3 million, has in effect been deducted from the share purchases that normally would have gone to the CN during 1977-78. It is that \$22 million plus the \$80 million that arrived at the \$100 million, that, I believe, the Minister referred to.

Mr. Mazankowski: It sounds like a bit of financial manipulation to me. What about the interest then? You are not going to get any interest on the \$808 million. Is that taken into account?

Mr. MacGougan: No.

Mr. Mazankowski: What does that amount to?

[Translation]

Le président: Je vous redonnerai la parole tout à l'heure. Je n'ai que deux autres noms avant vous, monsieur McKenzie. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, lorsque le ministre a déposé le projet de loi le 7 février dernier, il a indiqué que son adoption permettrait au gouvernement de faire des économies de 100 millions de dollars. Pourrait-il me donner des précisions?

Le président: Monsieur MacGougan.

M. MacGougan: Monsieur le président, le chiffre mentionné par le ministre comprenait, tout d'abord, 80 millions de dollars qui, autrement, auraient été prévus dans le budget supplémentaire pour l'achat d'actions privilégiées.

M. Mazankowski: Pour quelle année?

M. MacGougan: 1978.

M. Mazankowski: Donc, le budget de 1977-1978.

M. MacGougan: De 1978-1979.

M. Mazankowski: Qui est donc entré en vigueur le 1^{er} avril dernier . . .

M. MacGougan: Jusqu'au 31 mars 1979.

M. Mazankowski: Très bien.

M. MacGougan: Ce chiffre de 100 millions de dollars comprend également une économie de 22 millions de dollars, étant donné que ce montant aurait autrement été dépensé en 1977-1978 pour l'achat d'actions ordinaires; ce montant figure au budget supplémentaire du CN que les députés se souviendront d'avoir voté en 1974 et 1975.

Ce chiffre est également mentionné dans le rapport de la société, à la page 37, au-dessus de la note 8.

M. Mazankowski: Cela a-t-il un rapport avec l'erreur?

M. MacGougan: Oui.

M. Mazankowski: Mais c'est une dette qui remonte à 1974 et 1975.

M. MacGougan: Je veux dire simplement, monsieur le président, que les actions . . .

M. Mazankowski: Mais cela n'a rien à voir avec le projet de loi.

M. MacGougan: Si. Laissez-moi vous expliquer.

Ce montant de 22.3 millions de dollars a, en fait, été déduit du montant qui aurait autrement été consacré à l'achat d'actions du CN pendant 1977-1978. En additionnant 22 millions de dollars et 80 millions de dollars, on arrive au chiffre de 100 millions de dollars mentionné par le ministre.

M. Mazankowski: J'ai l'impression que c'est une manipulation financière. Et les intérêts? Vous n'allez pas en toucher sur la somme de 808 millions de dollars. En avez-vous tenu compte?

M. MacGougan: Non.

M. Mazankowski: A quoi cela correspond-t-il alors?

[Texte]

Mr. MacGougan: Mr. Chairman, what I had referred to in the company's report in terms of total savings to the federal government—I think this is mentioned on page 21. In the last paragraph—is that the net benefit to the government of the planned restructuring under Bill C-17 is projected to be a saving of \$235 million over the next five years.

Could I add to that, Mr. Mazankowski . . .

Mr. Mazankowski: All right.

Mr. MacGougan: . . . to give you the figures perhaps? That amount is based as follows: the preferred shares that would have otherwise been purchased had the normal financing provisions continued, would have amounted to \$470 million.

Mr. Mazankowski: That is estimated, of course.

Mr. MacGougan: Yes. That is in accordance with the program forecast or estimates. To be deducted from that would be the amount of interest that would otherwise accrue or normally accrue on the \$808 million at \$65 million a year times five is \$325 million. That is a net saving there of \$145 million. Dividends are also to be taken into consideration, and for the sake of calculation at this time, the company simply assumed that there would be 20 per cent dividend on the equivalent of the interest saved of \$65 million a year, and that is a further \$65 million.

The third saving would be the elimination of the purchase fund for maturing securities which again is a part of Bill C-17. That has been estimated at \$5 million a year for five years, or \$25 million, and the grand sum of those, Mr. Chairman, is \$235 million, which is considered to be the estimated cash savings for the government over the next five years.

• 1555

Mr. Mazankowski: What interest rate do you calculate that \$235 million at?

Mr. MacGougan: Slightly less than 8 per cent, I think. We use the average, Mr. Chairman.

The Chairman: Excuse me, Mr. Mazankowski. Just for the record I would like to point out that Mr. Ralph MacGougan is the Assistant Deputy Minister of Finance, Department of Transport.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Okay.

I thank you for that explanation. Then could you go back and tell me how, in light of what you have said, you can justify the statement of an immediate saving of \$100 million when, in fact, the interest on the \$808 million is not taken into consideration?

Mr. MacGougan: No, the interest as far as that \$100 million was concerned was not taken into consideration, and in effect . . .

Mr. Mazankowski: So if you are looking at a year, and in order to be absolutely truthful, if you are going to look at the saving that has accrued in a year you have got to look at the loss that is going to be accrued in the year, and you have a loss of roughly \$65 million. So really, in effect what you are saying

[Traduction]

M. MacGougan: Monsieur le président, les économies totales réalisées par le gouvernement fédéral sont mentionnées dans le rapport de la société à la page 21. Le dernier paragraphe indique que l'adoption du bill C-17 permettra au gouvernement de faire une économie de 235 millions de dollars sur les cinq prochaines années.

Puis-je ajouter, monsieur Mazankowski, . . .

M. Mazankowski: Très bien.

M. MacGougan: . . . que ce montant est calculé de la façon suivante: les actions privilégiées qui auraient dû être achetées si les dispositions financières normales avaient continué de s'appliquer, se seraient élevées à 470 millions de dollars.

M. Mazankowski: C'est une prévision, bien entendu.

M. MacGougan: Oui. Il faut déduire de ce montant les intérêts qui auraient normalement couru sur la somme de 808 millions de dollars, à raison de 65 millions de dollars par an multipliés par cinq, soit 325 millions de dollars. L'économie nette est ici de 145 millions de dollars. Il faut également tenir compte des dividendes et, afin de vous épargner tous les calculs, j'aimerais simplement vous dire que la société a supposé que les dividendes représenteraient 20 p. 100 de l'équivalent des intérêts économisés de 65 millions de dollars par an, et cela représente une autre somme de 65 millions de dollars.

La troisième économie réalisée correspondrait à l'élimination du fonds d'acquisition de valeurs parvenues à maturité, élimination qui est prévue dans le bill C-17. On a estimé que cette somme atteignait 5 millions de dollars par année échelonnée sur 5 ans, soit 25 millions de dollars, et la somme totale, monsieur le président, s'établit à 235 millions de dollars, montant qu'on estime représenter des économies pour le gouvernement au cours des 5 prochaines années.

M. Mazankowski: Quel taux d'intérêt calculez-vous sur ce capital de 235 millions de dollars?

M. MacGougan: Je crois qu'il s'agit un peu moins de 8 p 100. Nous utilisons la moyenne, monsieur le président.

Le président: Excusez-moi, monsieur Mazankowski. Pour que cela soit consigné au procès-verbal, j'aimerais préciser que M. Ralph MacGougan est sous-ministre adjoint aux finances, du ministère des Transports.

M. Mazankowski.

M. Mazankowski: C'est bien.

Je vous remercie de cette explication. Maintenant pouvez-vous revenir et me dire, à la lumière de ce que vous avez affirmé, comment vous pouvez justifier cette économie immédiate de 100 millions de dollars, alors que vous ne tenez pas compte des intérêts calculés sur la somme de 808 millions?

M. MacGougan: Non, on n'a pas tenu compte de l'intérêt calculé sur ce montant de 100 millions de dollars; en effet . . .

M. Mazankowski: Donc, si vous étudiez les chiffres d'une année et désirez être tout à fait fidèles, si vous examinez les économies réalisées en une année vous devrez également tenir compte des pertes subies au cours de cette année et accuser des pertes d'environ 65 millions de dollars. Par conséquent, ce que

[Text]

is that you have a saving of \$35 million to the government, more or less.

Mr. Lang: The important point being made, Mr. Chairman, if I may, was the sensitive question of the size of government expenditures, so that it is not quite true to say that, for that context, receipts are offset against them. It is the size of expenditures that are also very important as honourable members . . .

Mr. Mazankowski: Oh, but that is what I am really looking at sir; and there is a hell of a lot of difference between \$100 million and \$35 million in terms of a saving.

Mr. MacGougan: I think too, if I could just add this, Mr. Chairman, the statement was in reference to expenditures as opposed to expenditures less receipts from interest.

Mr. Mazankowski: Well, I would assume that the interest accrues to the federal treasury, does it not? It is all the same pot and the payments go out of the federal treasury; so it is really all one and the same, it is not? Am I not correct in assuming that?

Mr. MacGougan: Yes, I would not argue that.

Mr. Mazankowski: And I find it very strange that the Minister would attempt to mislead the House and the Committee in that fashion, knowing the fact that he is always very diligent about his facts and figures . . .

Mr. Lang: Well, I think, Mr. Chairman . . .

Mr. Mazankowski: . . . and notwithstanding the fact that most of the time he suggests that members of the Opposition do not have their facts in order, even though he has not studied an issue, like he did in the House this afternoon.

Mr. Lang: Well, Mr. Chairman, I have had some experience with facts being distorted every time I . . .

Mr. Mazankowski: But that should not be a general assumption . . .

The Chairman: Order.

Mr. Mazankowski: . . . that should not be a general assumption.

Mr. Lang: It was not; it was a general comment and a reservation.

Mr. Mazankowski: The last two . . .

Mr. Lang: The point I would like to make, Mr. Chairman, is that I think the honourable member is quite wrong in saying that I misled the House.

Mr. Mazankowski: I would be surprised if he would suggest that I was correct.

The Chairman: Order.

Mr. Lang: The words were very exact, and it was not in terms of a *saving* to the government but a question of the spending.

Mr. Mazankowski: Oh, I see. It was a shortfall in spending; that did not constitute a saving. There is a difference, I suppose, eh?

[Translation]

vous affirmez réellement, c'est que vous avez plus ou moins économisé 35 millions de dollars pour l'administration publique.

M. Lang: Si vous permettez, monsieur le président, l'idée à retenir dans tout cela, c'est la question délicate de l'importance des dépenses du gouvernement; par conséquent, il n'est pas tout à fait vrai de dire que les recettes sont neutralisées par les pertes pour ce qui est de cette question. Le chiffre des dépenses est également important, comme les honorables députés . . .

M. Mazankowski: Oh, mais c'est exactement ce que j'examine, monsieur; et il y a une grande différence entre réaliser des économies de 100 millions de dollars et de 35 millions de dollars.

M. MacGougan: Si vous me le permettez, monsieur le président, je crois que cette prévision budgétaire portait sur les dépenses par opposition aux dépenses moins les recettes découlant des intérêts courus.

M. Mazankowski: Eh bien, je suppose que les intérêts sont versés au trésor fédéral, n'est-ce pas? Il s'agit de la même caisse, et les paiements, on les prélève à même le trésor fédéral; il s'agit donc d'une seule et même chose, n'est-ce pas? N'ai-je pas raison de supposer cela?

M. MacGougan: Oui, je n'ai rien à redire à cela.

M. Mazankowski: Et pour ma part, je trouve qu'il est bien étrange que le ministre tente d'induire en erreur la Chambre et le comité de cette façon, étant donné qu'il est toujours très méticuleux lorsqu'il cite des chiffres et des faits.

M. Lang: Eh bien, je pense, monsieur le président . . .

M. Mazankowski: . . . et malgré cela, il passe son temps à dire que les députés de l'opposition sont mal renseignés, même si lui-même n'a pas étudié la question, comme il l'a montré cet après-midi à la Chambre.

M. Lang: Eh bien, monsieur le président, ce n'est pas la première fois qu'on déforme les faits chaque fois que je . . .

M. Mazankowski: Mais vous ne devriez pas supposer de façon générale . . .

Le président: A l'ordre.

M. Mazankowski: . . . supposer de façon générale.

M. Lang: Pas du tout. J'ai fait une observation générale et émis une réserve.

M. Mazankowski: Les deux dernières . . .

M. Lang: Monsieur le président, j'aimerais souligner que j'estime que l'honorable membre se trompe tout à fait lorsqu'il affirme que j'ai induit la Chambre en erreur.

M. Mazankowski: Je serais étonné de l'entendre dire que j'ai raison.

Le président: A l'ordre.

M. Lang: Les mots utilisés étaient très précis, et ils portaient non sur les économies réalisées par l'administration publique mais sur la question des dépenses.

M. Mazankowski: Oh, je vois. Il s'agissait d'un déficit enregistré au titre de dépenses; cela ne constituait pas une économie. Il y a une différence là, je suppose, n'est-ce pas?

[Texte]

I would like, then, to proceed, Mr. Chairman, to the next question.

Is there, at the present time, a mandatory compulsion on the part of the CN to, in fact, purchase the 4 per cent preferred shares equal to 3 per cent of the gross revenues of the system, or has that been a habit that has developed over the years? Is there any regulatory or statutory requirement that the federal government, in fact, do that?

Mr. Lang: I am informed that that has not been a requirement in terms of the law for some time although it has in terms of capital.

Mr. Mazankowski: So really, in effect, there has not been a requirement on the part of the government to purchase the 4 per cent preferred shares on an annual basis, in a regulatory or a statutory sense?

Mr. Lang: That was made clear during the last meeting but one, I believe.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Ellis.

Mr. Ellis: Thank you very much, Mr. Chairman. I have a few questions that I want to put before either the Minister or Mr. Bandeen in relation to the involvement of CN in the Belleville area, which, of course, is the Rideau area headquarters, and I will try and relate it to the bill so that I will keep you, Mr. Chairman, happy.

• 1600

I would like, if I may, to direct the first question to the Minister. In dealing with the finances of CN, in the past year there has been a problem in trying to get an approval for a very necessary underpass. The engineers at CN, very frankly, held the matter up for about six or eight months, just long enough—and I do not say they did this purposely, but it happened—just long enough so that the approval is going to come outside the deadline for the grade-crossing fund to be transferred, as it was recently, and broken up into provincial jurisdiction. I am wondering whether the Minister is prepared to acknowledge applications under the grade-crossing fund that were made prior to that change, and allow those applications to proceed?

Mr. Lang: Mr. Chairman, the UTAP procedures, the Urban Transportation Assistance Program procedures, the Urban Transportation Assistance Program procedures, will apply and that means this one can proceed. At the moment it is agreed, from a provincial point of view, that it has the priority to do so. There is, of course, a limited amount of money available, as there always was for these programs. We have added \$100 million to what otherwise would have been available over a five-year period in bringing the commuter fund into existence and then combining it in this UTAP program. So, in short, as soon as those speaking on behalf of Ontario in the provincial and federal governments agree that this can be done, it can proceed.

[Traduction]

Monsieur le président, j'aimerais maintenant passer à la question suivante.

A l'heure actuelle, le CN est-il obligé de façon officielle, d'acheter les obligations privilégiées de 4 p. 100 équivalentes à 3 p. 100 des recettes brutes du système, ou s'agit-il d'une habitude qui s'est créée au cours des années? Existe-t-il un règlement ou un statut exigeant que le gouvernement fédéral fasse cela?

M. Lang: On me dit qu'il n'y a pas d'exigence juridique à cet égard depuis un certain temps bien qu'elle existe sur le plan financier.

M. Mazankowski: Donc, de fait, le gouvernement n'est pas tenu d'acheter les obligations privilégiées de 4 p. 100 sur une base annuelle, en vertu d'un règlement ou d'un statut?

M. Lang: Je crois qu'on a précisé cela au cours de l'avant-dernière réunion, je crois.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Ellis.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. Il y a quelques questions que je voudrais poser soit au ministre soit à M. Bandeen, au sujet de la participation du CN à l'activité économique dans la région de Belleville, où se trouvent, bien entendu, le siège social de la région Rideau, et je tenterai de lier ces questions au bill afin de vous être agréable, monsieur le président.

Si vous permettez, j'aimerais poser la première question au Ministre. L'année dernière, lorsqu'on a fait une demande de subvention au CN, on a eu de la difficulté à obtenir une autorisation pour la construction d'un viaduc très nécessaire. Les ingénieurs du Canadian National ont vraiment retardé les choses pendant six ou huit mois, juste assez longtemps—et je ne veux pas dire par là que ce fut volontaire de leur part, mais c'est ce qui s'est produit—assez longtemps pour que l'autorisation nécessaire dépasse l'échéance, pour que la Caisse des passages à niveau soit transférée, comme on l'a fait récemment, et répartie entre les juridictions provinciales. Je me demande si le Ministre est disposé à reconnaître les demandes présentées à la Caisse des passages à niveau avant cette modification, et à permettre qu'on donne suite à ces demandes?

M. Lang: Monsieur le président, les procédures liées aux programmes d'aide aux passages urbains, s'appliqueront, et cela signifie que cette demande aura une suite. A l'heure actuelle, les provinces conviennent que cet organisme a la priorité d'appliquer ces mesures. Évidemment, les sommes disponibles sont toujours limitées, comme cela a toujours été le cas pour ces programmes. Nous avons ajouté 100 millions de dollars à une somme qui, autrement, aurait été disponible sur une période de cinq ans pour créer le fonds destiné au service de navette et pour ensuite l'ajouter à ces programmes d'aide aux transports urbains. Par conséquent, aussitôt que les porte-parole de l'Ontario aux gouvernements provincial et fédéral manifesteront leur accord sur ce projet, nous pourrions mettre les choses en branle.

[Text]

Mr. Ellis: So, then, am I clear that any prior applications cannot be handled in the old way? They must go through the provincial and federal combined approval and not get approval under the old system, even though they were in there up to a year ago?

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, on a point of under.

Mr. Lang: That is right.

The Chairman: Before I entertain the point of order of Mr. Lapointe, I noticed that we have a lot of new members today. I would, again, ask the members to restrict their comments to the bill as closely as possible, please. I have asked this on several occasions. We do have the opportunity, please, to ask administrative questions during the consideration of the main estimates—which are not until the end of May,—and the annual report. I feel that this could be exploited into its extreme, and other questions related to administration are just delaying the passage of this bill. I would hope that members would co-operate with the Chair and restrict their questioning. I know that every question is indirectly related to the \$808 million of which we are speaking, but, in most instances, the relationship is strained considerably, and at a great length, and is beyond the scope of the bill that is before us.

M. Lapointe invaque le Règlement.

M. Lapointe: Merci, monsieur le président. Je ne voudrais pas indûment prendre le temps du Comité, mais il me semble que les remarques que vous venez de faire sont très importantes à l'heure actuelle. Nous avons eu jusqu'à maintenant cinq réunions avec M. Bandeen. Nous en sommes à la cinquième réunion avec le ministre. Je suis bien d'accord pour que des questions relatives au projet de loi soient posées, mais même si les questions de l'honorable député sont intéressantes, je ne pense pas qu'elles se rapportent à ce projet de loi. Je vous demanderais, monsieur le président, de le rappeler à l'ordre.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: On the same point of order arising from your comments. Am I to take it, then, that the annual report has been referred to this Committee? Has that consultation and directive from the Minister been handed down and, as a result of your statement, can we look forward to the CNR annual report's, being considered by this Committee?

The Chairman: Mr. Mazankowski, you are correct. The annual report has not been referred to this Committee . . .

Mr. Mazankowski: I see. I just wanted to make that . . .

The Chairman: I am sorry, if you would just let me complete my comment. The main estimates are before the Committee, and equally we can entertain administrative questions from the members in regard to the CNR. I believe the annual report

[Translation]

M. Ellis: Donc, si j'ai bien compris, toute demande effectuée auparavant ne peut être traitée de l'ancienne manière? Maintenant il faut obtenir l'autorisation du gouvernement provincial et du gouvernement fédéral, et il n'est pas nécessaire d'obtenir l'autorisation accordée en vertu de l'ancien système, même si la demande a été faite il y a presque un an?

M. Lapointe: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

M. Lang: C'est juste.

Le président: Avant d'écouter le rappel au Règlement de M. Lapointe, je tiens à prendre note de la présence de plusieurs nouveaux membres aujourd'hui. Je demanderai donc aux membres de limiter leurs interventions au bill, de s'en tenir le plus possible au sujet, s'il vous plaît. J'ai déjà demandé cela à plusieurs reprises. Nous aurons l'occasion de poser des questions relatives à l'administration et relatives au rapport annuel lorsque nous étudierons le budget des dépenses—ce qui ne se fera pas avant la fin de mai. Je crains qu'on ne tire le maximum de ce genre de questions et d'autres questions liées à l'administration, et que cela retarde l'adoption de ce projet de loi. J'espère que les membres vont collaborer avec le président et circonscrire leurs questions. Je n'ignore pas que chacune de ces questions est indirectement liée à cette somme de 808 millions de dollars dont nous discutons; mais dans la plupart des cas on étire à tel point ces liens qu'ils dépassent la portée du bill que nous avons à étudier.

Mr. Lapointe makes a point of order.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman. I would not like to take too much of the Committee's time, but it seems to me that the comments you gave just made are very important at the moment. Up to now we have had five meetings with Mr. Bandeen. This is our fifth meeting with the Minister. I quite agree that we should ask questions pertaining to the bill. But even if the questions of the honourable member are interesting, I do not think that they are pertinent to this bill. I would ask you, Mr. Chairman, to call him to order.

M. Mazankowski: Monsieur le président, un rappel au Règlement.

Le président: Monsieur Mazankowski, rappel au Règlement.

M. Mazankowski: J'invoque le même rappel au Règlement que vous. Dois-je comprendre que le rapport annuel a été acheminé au comité? Les consultations effectuées auprès du Ministre et les directives de ce dernier ont-elles été déposées, et à la suite de ce que vous venez de dire, pouvons-nous envisager d'étudier le rapport annuel des chemins de fer du CN en comité?

Le président: Monsieur Mazankowski, vous avez raison. Le rapport annuel n'a pas été soumis au comité . . .

M. Mazankowski: Je vois. Je voulais simplement rendre cela . . .

Le président: Auriez-vous l'obligeance de me laisser terminer mon observation. Le comité a à étudier le budget des dépenses et également certaines questions administratives posées par les députés au sujet des chemins de fer du CN. Je

[Texte]

will be referred shortly to the Committee, and other questions regarding administration can then be directed. So we have two vehicles we could exploit in relation to any questions you might have in regard to the CNR on those particular items. The reference before us is Bill C-17, and the clauses are fairly restrictive as to what we can discuss and questions that can be asked. The latitude that I have allowed has been. I believe, very co-operative but I would hope in the interest of the bill and the time that is allotted to us, and since we have the Minister and Doctor Bandeen before us, questions relevant to the bill before us should be restricted to that area.

• 1605

Mr. Collette on a point of order.

Mr. Collette: Thank you, Mr. Chairman. I would just like to just clarify some of Mr. Mazankowski's remarks. Of course there are amendments that I understand the Opposition are going to be bringing in before this Committee to which, I understand, the government has no objection. There is perhaps a procedural matter that has to be decided, whether they are to be entertained here or whether they are being brought in at report stage, which will give statutory provision for the annual report to be referred to the Committee. So, if this bill gets through expeditiously, then the annual report automatically would be referred to this Committee, assuming those amendments are incorporated in the bill.

The Chairman: Thank you, Mr. Collette. That has been something that this Committee has been able to achieve and I hope that we are all proud of that. I hope that possibly in the amendment that is to be brought forth at a later date, if we can ever get to clause by clause, a single amendment could be brought forth and I think generally the Committee is agreeable that the annual report could be automatically referred to this Committee.

Mr. Mazankowski.

Mr. Ellis: Mr. Chairman, I think I still have the floor, have I not?

The Chairman: I am sorry, Mr. Ellis. I am sorry.

Mr. Ellis: Since the point of order was brought up and since you are probably running down my clock anyway, on all these interventions, perhaps you could tell me just how many annual reports of CN we have had since Mr. Bandeen became President.

The Chairman: I am sorry, I cannot answer that. I do not know. I believe we have had CN before us on several occasions since I have been Chairman to discuss at length the administrative problems that CN might have had. But if the amendment that I have before me is in order, then they will be before the Committee every year from now on. And I must assure you that the time of the points of order will not be deducted from your time, Mr. Ellis.

[Traduction]

crois que le rapport annuel nous sera présenté sous peu, ce qui nous permettra de répondre à d'autres questions de matière administrative. Nous disposons donc de deux documents à exploiter lorsqu'il s'agira de répondre à toutes questions qui porteront sur les chemins de fer du CN sous des rubriques précises. Nous devons examiner le Bill C-17 et les articles sont assez précis pour restreindre le champ de nos discussions et des questions à poser. Voulant faire preuve d'esprit de collaboration, j'ai accordé aux membres du comité une grande latitude, mais pour des raisons d'ordre et de ponctualité, et comme le ministre et M. Bandeen sont des nôtres, j'espère que vos questions se limiteront strictement au bill que nous étudions.

M. Collette, pour un rappel au Règlement.

M. Collette: Merci, monsieur le président. J'aimerais simplement apporter des éclaircissements à certaines observations de M. Mazankowski. Je crois comprendre que l'opposition a l'intention de présenter au comité des amendements relatifs à ce projet de loi, chose à laquelle le gouvernement ne s'oppose pas, si je ne m'abuse. Il y a toutefois une question de procédure dont il faudrait peut-être décider: ces amendements doivent-ils être examinés ici ou seront-ils présentés à l'étape du rapport? Dans le deuxième cas, cela doterait le comité d'une disposition statutaire obligeant le CN à déposer son rapport annuel auprès du comité. Donc, si ce bill est adopté avec célérité le rapport annuel sera automatiquement renvoyé au comité, en supposant que ces amendements soient inclus dans le projet de loi.

Le président: Merci, monsieur Collette. C'est là une chose que le comité a réussi à réaliser, j'espère que nous en sommes tous fiers. J'espère que parmi les amendements présentés ultérieurement, si jamais nous réussissons à parvenir à l'étude article par article, on pourrait présenter un amendement selon lequel le rapport annuel pourrait être automatiquement renvoyé au comité, chose sur laquelle le comité est en général d'accord.

Monsieur Mazankowski.

M. Ellis: Monsieur le président, je pensais avoir encore la parole.

Le président: Je regrette. Monsieur Ellis. Veuillez m'excuser.

M. Ellis: Bien que le Règlement ait été invoqué, je suppose que vous déduisez le temps pris par ces interventions du temps qui m'est accordé; peut-être pourriez-vous toutefois me dire combien de rapports annuels du CN nous avons reçus depuis que M. Bandeen est devenu président?

Le président: Je regrette de ne pas pouvoir répondre, car je l'ignore. Depuis que je suis président, je pense que le CN a comparu devant nous à plusieurs reprises, pour discuter longuement d'éventuels problèmes administratifs du CN. Toutefois, si l'amendement que j'ai devant les yeux est recevable, il devra comparaître devant le comité tous les ans à partir de maintenant. Et je tiens à vous rassurer: le temps pris par les rappels au Règlement ne sera pas déduit de votre temps, monsieur Ellis.

[Text]

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I want to make the point very clear that I have had a number of personal conversations with Doctor Bandeen and I have always been well satisfied with the answers I have got but I think it should be on record that to the best of my knowledge there have been no annual reports of CN before this Committee. Since Doctor Bandeen has been President, I was not able to sit on the Committee as regularly as I would like to, Mr. Chairman, as you know, because I am in the House a good deal of the time. But I get here as often as I can and I just want to make that point. But certainly while I have been here I have not seen one.

There are two other very minor points. I will make them as brief as possible and I think Doctor Bandeen might answer them more expeditiously than the Minister. They have to do with capital expenditures, which are what we are dealing with here, in the Rideau area and we have had in the Rideau area recently some additions to the plant in mile-long rail mills and handling operations for that, but by the same token, Mr. Chairman, we have had the accounting area removed out of Belleville into Toronto and now we are having some operating people moved out of Belleville into Montreal. I wonder if Doctor Bandeen could give me some idea what the future, capital and employment, probabilities are for the Rideau area headquarters in Belleville.

Mr. Bandeen: I am sorry I cannot offhand give you that answer. We are making changes in both directions, as you have already indicated, in the Rideau area. We have increased our rail plant and increased employment there also, I believe. But we are centralizing some of the accounting functions and some of the dispatching functions and this will be going on as our method of operation changes over time. But I can try to get an estimate for the next year or so, if you wish, and forward it to you at a later time.

Mr. Ellis: I would not only appreciate that but I wonder as a matter of policy would it not be possible that some of these centralizing functions be centralized in Rideau area headquarters since obviously it is a very pleasant place to work and there is a major CN installation there now, rather than centralizing in Montreal and Toronto where . . .

An hon. Member: They do not need any more.

• 1610

Mr. Ellis: . . . they do not need any more, as my colleague from Saskatchewan says, and not only that, but the cost of living for individuals and the mode of living is not nearly as pleasant as it is, perhaps, in the smaller centres.

Mr. Bandeen: We certainly look at that every time we make these moves. In the case of the accounting, I think they have to go where the computers are, but we are trying to keep functions in the smaller areas, where possible.

Mr. Ellis: One last brief question, Mr. Chairman, because this one, I will admit, is slightly off the path. I have had a

[Translation]

M. Ellis: Merci, monsieur le président. J'aimerais bien préciser que j'ai eu un certain nombre de conversations personnelles avec M. Bandeen et que j'ai toujours trouvées satisfaisantes les réponses qu'il m'a fournies. Je me dois toutefois de signaler qu'à ma connaissance le comité n'a jamais eu à examiner les rapports annuels du CN. Depuis la nomination de M. Bandeen au poste de président, je n'ai pas réussi à assister aux séances du comité aussi souvent que je le voudrais, monsieur le président, comme vous le savez, parce que je suis assez occupé à la Chambre. Mais j'assiste aux réunions du comité aussi souvent que possible, et j'aimerais simplement préciser cela: en tout cas, lorsque j'ai été présent, je n'ai jamais vu de rapport.

Il y a deux autres détails mineurs. Je tâcherai d'être aussi bref que possible, et je pense que M. Bandeen pourrait y répondre plus rapidement que le ministre. Ils ont trait aux dépenses de capital—qui font d'ailleurs l'objet de ce bill—dans la région de la rivière Rideau. Cette région a reçu récemment un laminoir à rail d'un mille de long et des locaux pour les travaux de manutention de l'usine, mais en même temps, monsieur le président, le service de comptabilité a été retiré de Belleville et envoyé à Toronto. En outre, maintenant, certains travailleurs ont été envoyés de Belleville à Montréal. Je me demande si M. Bandeen pourrait me donner une idée des perspectives d'avenir en matière de capital et d'emploi pour la région de Rideau, à Belleville.

M. Bandeen: Je regrette de ne pouvoir répondre à cela au pied levé. Nous apportons des modifications dans les deux sens, comme vous l'avez dit, dans la région de Rideau. Nous avons agrandi notre usine de fabrication de rail et augmenté notre effectif au même endroit, si je ne m'abuse, mais nous sommes en train de centraliser certains travaux comptables et des travaux de répartition, et cela se poursuivra à mesure que se modifie notre mode de fonctionnement. Je peux toutefois essayer d'obtenir des chiffres pour l'année à venir, si vous le désirez, et vous les communiquer ultérieurement.

M. Ellis: Je vous en saurais gré, mais je me demande s'il ne serait pas en principe meilleur de centraliser ces travaux dans la région Rideau puisqu'il s'agit évidemment d'une région où il est agréable de travailler, et qu'elle contient une importante installation du CN, plutôt que de les centraliser à Montréal et Toronto ou . . .

Une voix: Ils n'en ont plus besoin.

M. Ellis: . . . ils n'en ont pas besoin de plus, comme le dit mon collègue de la Saskatchewan, et, non seulement cela, mais le coût de la vie et le mode de vie ne sont peut-être pas aussi plaisants que dans les centres moins importants.

M. Bandeen: Nous étudions tout cela chaque fois que nous déménageons. Dans le cas de la comptabilité, je crois bien que l'on doit se trouver là où sont les ordinateurs, mais nous essayons tout de même d'en faire le plus possible dans les petits centres.

M. Ellis: Une dernière question très brève, monsieur le président, même si je dois avouer qu'elle s'écarte un peu du

[Texte]

great deal of concern expressed by all CN employees in my area over the fact that VIA Rail may well be taking away much of the seniority they have, some of the jobs they have and they are, frankly, very concerned by VIA Rail's doing a job that they, as running trades on the CN, have done over the years. When other rail lines did not indicate an interest in passenger traffic, they did it and now it seems to them there is a possibility that their jobs are in jeopardy. I would very much like to hear from Dr. Bandeen some assurances that is not the case.

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: Particularly in the Rideau area, the CN, in the foreseeable future, will be running the trains. However, there are other parts of the country where we will be ceasing to run and the CP will be picking up some runs. So, it varies from area to area in the country.

Mr. Ellis: Would that effect employment in the Rideau area, knowing that it is a dormitory for running trades that run many miles east and west of Belleville?

Mr. Bandeen: I would have to go back and take a look at it. It could, over time, affect the run out of Ottawa. The Trans Continental out of Montreal, going west, I believe is going to go on CP tracks from Dorval on, so there would be a loss of employment in that area.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I should . . .

The Chairman: Mr. Lang.

Mr. Lang: . . . perhaps add that the discussions with the unions are proceeding in connection with the VIA Rail assumption of passenger travel and the unions expressed great satisfaction with the form of regulations which we developed to deal with the problems which will inevitably arise in some of the transfers. There are, in addition to the railway job security and seniority provisions, some special provisions in relation to arbitration and job security in the regulations which we developed. So that while one cannot answer every specific question about where and how someone will be affected, we have, I think, adopted a very high standard of consideration for the interests of the working men and women involved.

Mr. Ellis: Thank you, Mr. Chairman. I will expect to hear from Dr. Bandeen and I will undertake to correspond with him.

The Chairman: Thank you, Mr. Ellis.

Just before we go on, I understand, since I was not here yesterday, that there was an understanding from Mr. Mazankowski, who is a distinguished member of our Committee, that as long as the Minister would be available for general questioning we would continue along that line when we go into clause-by-clause study tomorrow, which means today. Because there are new members here that might not have been here yesterday and because we have about three quarters of an hour left or maybe a little longer, I would hope that the questions and the answers would be as brief as possible so that we could

[Traduction]

cadre de la discussion. Tous les employés du CN de ma région m'ont dit s'inquiéter de ce que Via Rail puisse leur faire perdre leur ancienneté ou même leur emploi, car Via Rail doit prendre à son compte un service exploité depuis longtemps déjà par le CN. Les autres sociétés de chemins de fer, à l'époque, n'étaient pas intéressées par l'exploitation de ce service de voyageurs, le CN l'a donc pris en main, mais il semble maintenant que les emplois dans ce secteur soient en péril. J'aimerais bien que M. Bandeen nous assure que ce n'est pas le cas.

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: A moyen terme, le CN continue d'assurer ce service, du moins dans la région de Rideau. Cependant, ailleurs au pays, l'exploitation d'une partie de ce service sera laissée au CP. Donc, cela varie d'une région à l'autre du pays.

M. Ellis: Les emplois dans la région de Rideau seront-ils touchés par cette décision puisque l'on sait que c'est une sorte de région-dortoir pour les employés qui travaillent à l'est et à l'ouest de Belleville?

M. Bandeen: Je devrai revoir cette question et l'étudier d'un peu plus près. Avec le temps, cela pourrait jouer, dans une certaine mesure, pour les employés qui travaillent à partir d'Ottawa. Le Transcontinental qui part de Montréal pour se diriger vers l'Ouest se servira des voies du CP à partir de Dorval, me semble-t-il, alors il y aura une perte d'emplois dans cette région.

M. Lang: Monsieur le président, je dois . . .

Le président: Monsieur Lang.

M. Lang: . . . ajouter que nous sommes en pourparlers avec les syndicats concernant la prise en main du service de voyageurs par Via Rail, et les syndicats sont très satisfaits du genre de règlement que nous avons proposés pour résoudre les problèmes liés inévitablement à ce genre de changements. En plus des dispositions des sociétés de chemins de fer concernant la sécurité d'emploi et l'ancienneté, il y a certaines dispositions spéciales concernant l'arbitrage et la sécurité d'emploi dans les règlements que nous avons proposés. Donc, s'il nous est impossible de donner des réponses précises concernant un cas particulier, je crois que nous avons tout de même réussi à tenir compte des intérêts de tous ceux et celles qui sont touchés par ces décisions.

M. Ellis: Merci, monsieur le président. J'attends la réponse de M. Bandeen et communiquerai avec lui ultérieurement.

Le président: Merci, monsieur Ellis.

Avant de continuer, même si je n'étais pas présent hier, on m'a dit que M. Mazankowski, membre distingué de notre comité, ne s'opposerait pas à ce que l'on pose des questions d'intérêt général au ministre tant qu'il serait ici, même s'il était prévu hier que nous devions étudier aujourd'hui le bill article par article. Puisqu'il y a maintenant des députés ici qui n'y étaient peut-être pas hier et puisqu'il nous reste environ trois quarts d'heure ou un peu plus, j'espère que les questions et les réponses seront concises pour que nous puissions finir

[Text]

proceed. I understand there are amendments that we have to deal with, so I would ask the committee to consider that agreement.

Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Thank you, Mr. Chairman.

I have two areas on which I want to concentrate. The first question is one of a general nature which probably Mr. MacGougan could answer for us and it has been a matter of concern to me throughout the discussions. I would like to know just what commitments have been made to the creditors of CNR, what effects would accrue to the financial position for CNR if this particular measure were not passed, if this bill were not passed? I am trying to get this clear in my mind. Quite frankly I share the view of some of my colleagues that the railway is in a position at this point to dig out of this thing without the requirement of transferring these debts to equity. But what commitments have been made and what kind of a position would it put you in if we did not allow you to proceed with this bill or this measure, or we did not allow the Minister to proceed?

• 1615

Mr. MacGougan: Well, Mr. Chairman, there has certainly been no commitment made by the Department of Transport or by CNR, that I am aware of, to creditors, as a result of this bill being either passed or not passed. In terms of its impact, however, on the CN's cash position, Mr. Chairman, I think the immediate effect would be, since the government has ceased to provide in its estimates for 1978-79 amounts that would otherwise in prior years have been provided for the purchase of preferred shares, without any offsetting requirement to reduce the interest payable by the CN, that the CN would face an immediate cash problem in terms of the impact of not receiving approximately \$80 million they otherwise would have had from preferred shares and yet continuing to have to pay the interest.

Mr. Oberle: Right. So I guess the government has been so presumptuous as to think this bill will pass and there would be no requirement to make provisions in the estimates or in their budget.

Mr. MacGougan: Well, the Minister could perhaps comment. From my point of view that was not a consideration, primarily in so far as recourse depending on the government's decision could be added to supplementary estimates at a later point. But because one must make decisions in relation to timing, and given the fact that the estimates were decided upon really I guess about last December, certainly from the Treasury Board's point of view and the President of the Treasury Board's point of view, it was desirable not to estimate that the preferred shares would continue to be purchased.

Mr. Oberle: Well, apart from that, I mean there would be no other changes to your position . . .

Mr. MacGougan: No.

Mr. Oberle: . . . or shortage of cash if the government were in fact not to purchase your shares.

[Translation]

notre travail. Nous serons aussi saisis de certains amendements, et j'espère que le comité approuve cette formule.

Monsieur Oberle.

M. Oberle: Merci, monsieur le président.

Je m'intéresse à deux domaines. M. MacGougan pourra peut-être répondre à une première question plutôt générale qui m'a préoccupé tout au long de nos délibérations. J'aimerais savoir quels engagements ont été pris envers les créanciers du CN et quels seraient les effets financiers pour le CN si les présentes mesures, c'est-à-dire le présent bill, n'étaient pas adoptées? J'aimerais que tout cela me soit bien clair. J'avoue que je partage l'avis de certains de mes collègues qui croient que la société est en mesure, aujourd'hui, de s'en sortir sans transformer une partie de sa dette en capital-actions. Mais quels engagements avez-vous pris et quel effet cela aurait-il pour vous si nous n'adoptions pas ce bill ou ces mesures, ou si nous ne permettions pas au ministre de continuer?

M. MacGougan: Monsieur le président, à ce que je sache, ni le ministère des Transports ni le CN n'ont fait de promesse à leurs créanciers en fonction de l'adoption du présent projet de loi. Cependant, en ce qui concerne la position de trésorerie du CN, monsieur le président, puisque le gouvernement, contrairement aux années antérieures, n'a pas prévu à son budget de 1978-1979 de sommes affectées au rachat d'actions privilégiées, réduisant ainsi le montant d'intérêts à payer par le CN, je crois que le CN ferait face à ces problèmes de trésorerie immédiats, puisqu'il ne recevrait pas le montant d'environ 80 millions de dollars qu'il aurait reçu si les actions privilégiées avaient été rachetées, car il ne faut pas oublier que les intérêts courent toujours.

M. Oberle: Oui. Il faut donc croire que le gouvernement a commis le péché de présomption en se disant que le bill serait adopté et qu'alors point n'était besoin de prévoir ces fonds au budget des dépenses.

M. MacGougan: Peut-être le ministre pourrait-il vous répondre à ce sujet. D'après moi, ce n'est pas nécessairement le cas, puisque le gouvernement peut toujours présenter un budget supplémentaire ultérieurement. Évidemment, il est toujours question de temps et d'échéancier et puisque le budget des dépenses a dû être préparé vers le mois de décembre, du point de vue du Conseil du Trésor et de son président, il était probablement préférable de prévoir que les actions privilégiées ne seraient plus rachetées.

M. Oberle: Cela mis à part, il n'y a aurait pas d'autre changement . . .

M. MacGougan: Non.

M. Oberle: . . . ou d'insuffisance de liquidité si le gouvernement n'achetait pas vos actions.

[Texte]

All right. Mr. Chairman, I wonder if I could just briefly—I know time is going onward and we are trying to go on to other things—if I could ask the Minister briefly . . . I have received some complaints from the West from some of the truckers who have been traditionally transporting feed grains to the central interior of British Columbia from Alberta. It concerns me, and I touched on that the other night, that the railway has sold out two of its trucking interests in the West, and I am trying to reconcile whether that may not have been one of the reasons. Apparently hopper cars are now being used to transport feed grain from Alberta to British Columbia. I was always under the impression that hopper cars were only to be used to haul grain to export positions. Can the Minister say whether there has been a change in that policy, whether we are competing with the trucking industry in the transportation or rail cars? Or Dr. Bandeen could answer that.

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: Well, if we are using hopper cars for feed grain, I am not aware of it; and if we are, possibly they are our own.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: Well, no, if I may, Mr. Chairman . . . We do have some arrangements whereby the hopper cars, which certainly are considered to have their priority role for the carrying of grain which is subject to the low Crowsnest rate, have a list of alternative uses to which they may be turned in certain circumstances. But normally the arrangement is that in those circumstances the railways then compensate the Receiver General a certain appropriate amount for the use of the cars in that movement, since they are charging that appropriate part of the cost in their rate.

• 1620

Mr. Oberle: So you are talking about an agreement that you have.

Mr. Lang: That is right. For instance, Ontario corn occasionally will benefit that way. Rapeseed meal from Lloydminster did during the last winter, just to mention a couple of movements I am aware of.

Mr. Oberle: Yes. Would it be too much to ask the Minister to table the agreement that is in existence as to the arrangement that he has alluded to?

Mr. Lang: Yes, I am quite sure that can be done as soon as it can be prepared in the appropriate . . .

Mr. Oberle: You will make that undertaking?

Mr. Lang: Yes.

Mr. Oberle: Have there been any studies as to the effects the use of this equipment has on the trucking industry? Is that, indeed, one of the reasons CN has sold a couple of its major trucking interests in the West?

Mr. Lang: As I indicated, since wherever there is in effect a commercial movement there is a charge, and in our view an appropriate one, that could hardly be the conclusion. But I am

[Traduction]

Parfait. Monsieur le président, je sais que le temps passe et que nous voulons aussi passer à autre chose, mais j'aimerais tout de même poser une très brève question . . . J'ai reçu certaines plaintes de camionneurs de l'Ouest qui transportent depuis toujours du grain de provende de l'Alberta jusqu'au centre de la Colombie-Britannique. Cette question me préoccupe et j'en ai parlé l'autre soir, car je sais que la société a vendu deux de ses entreprises de camionnage dans l'Ouest, et je me demande si cela n'aurait pas été une des raisons de la vente. On se servirait maintenant de wagons-trémies pour transporter le grain de provende de l'Alberta en Colombie-Britannique. J'ai toujours eu l'impression que les wagons-trémies ne devaient servir qu'à transporter le grain destiné à l'exportation. Le ministre peut-il nous dire s'il y a eu un changement de politique et si le chemin de fer fait maintenant concurrence au camionnage? Peut-être M. Bandeen pourrait-il répondre?

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Écoutez, si c'est vrai que nous nous servons de wagons-trémies pour transporter le grain de provende, je n'étais pas au courant; si nous le faisons, il est possible que ce soit les nôtres.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Ce n'est pas le cas. Si vous me le permettez, monsieur le président . . . Nous avons certains accords en vertu desquels les wagons-trémies dont on pense qu'ils ont un rôle prioritaire à jouer dans le transport du grain bénéficiant du bas tarif de la passe du Nid de Corbeau, peuvent être employés à bien d'autres fins dans certaines circonstances. Cependant, l'accord précise que les chemins de fer remboursent alors un certain montant au Receveur général pour l'utilisation de ces wagons pour ce transport, puisque cette partie des frais est déjà calculée dans le taux.

M. Oberle: Il s'agit bien d'un accord.

M. Lang: C'est exact. Par exemple, cela sert pour le maïs de l'Ontario, à l'occasion. Ces accords ont servi pour le tourteau de colza de Lloydminster l'hiver dernier, pour ne signaler que deux cas portés à ma connaissance.

M. Oberle: Oui. Serait-on trop exigeant en demandant au ministre de nous faire parvenir un exemplaire de cet accord dont il vient de nous parler?

M. Lang: Je suis sûr que l'on pourra le faire dès qu'il aura été rédigé de la façon appropriée . . .

M. Oberle: Vous vous engagez à le faire?

M. Lang: Oui.

M. Oberle: A-t-on étudié les conséquences que cela peut avoir sur l'industrie du camionnage? Est-ce bien l'une des raisons pour lesquelles le CN a vendu au moins deux de ses principales entreprises de camionnage dans l'Ouest?

M. Lang: Comme je l'ai dit, puisque l'on impose toujours le tarif approprié dans le cas de transport à des fins commerciales, cette conclusion est loin d'être la bonne. Cependant, je ne

[Text]

not familiar with the reasoning in regard to any particular trucking transactions.

Mr. Oberle: But the Minister is aware, of course, that using this equipment to haul this commodity has dealt a serious blow to the trucking industry that has traditionally hauled that commodity to . . .

Mr. Lang: Again, I am not sure if I understand that the honourable member is complaining that the freight rate on this product is too low. I am also a little surprised to hear him objecting to the sale of trucking by CN. Normally, his colleagues and others are complaining that CN is acquiring trucking, not disposing of it.

Mr. Oberle: No, the thing is that we are dealing with a subsidy that the . . .

Mr. Lang: You are not, though, because if it is a non-crow rate movement then we have an agreement whereby compensation is paid for the use of the hopper car.

Mr. Oberle: But now you are not paying it because you are using the hopper cars to—you are saying that the subsidy would be less or the compensation payments would be less using that equipment.

Mr. Lang: I am sorry, there would be no benefit to the CN whether it used our hopper cars or its own hopper cars.

The Chairman: Thank you, Mr. Oberle. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask Dr. Bandeen about a \$600,000 purchase that CN is planning. Mr. W. J. Rettie, manager of the real estate office on Main Street in Winnipeg, has called for tenders for Canadian National Railway Company instructions to bidders in regard to 1978 housing requirements.

I have received a complaint from Altona Homes—that is a trailer sales firm in Headingley, Manitoba. They submitted a bid that they could supply the trailer, to the exact specifications of Mr. Rettie's bid here and it would cost the CNR about \$330,000. This was turned down because Mr. Rettie's wants custom-built units that would cost, according to Altona Trailer Sales, \$600,000. They do not understand why the trailer they offered, which is already built, could not be used by the CNR, why it is not good enough for CNR and why you would have to have a custom-built unit when there are units already available on trailer lots now.

I do not know whether you are familiar with the purchase or not. Perhaps you could explain . . .

The Chairman: Dr. Bandeen.

Mr. Bandeen: I am not familiar with it. I will have to go and look into it. We buy these mobile homes across the country as residences for our working forces and we have specifications for them. I am not familiar with this particular company. I will certainly look into it and see why it was rejected.

[Translation]

connais pas très bien les raisons pour ces transactions concernant le camionnage.

M. Oberle: Cependant, le ministre sait fort bien que l'utilisation de ce matériel pour transporter ces produits a porté un dur coup à l'industrie du camionnage qui transporte depuis toujours . . .

M. Lang: Encore une fois, je me demande si je dois comprendre que l'honorable député se plaint de ce que les tarifs de transport sont trop bas pour ce produit. Je suis aussi étonné de le voir s'opposer à la vente d'une entreprise de camionnage du CN. Habituellement, ses collègues et bien d'autres se plaignent de ce que le CN achète des entreprises de camionnage, et non pas du contraire.

M. Oberle: Non, c'est qu'il s'agit ici d'une subvention que . . .

M. Lang: Pas du tout, parce que s'il s'agit d'un transport auquel ne s'applique pas le tarif de la passe du Nid de corbeau, il y a un accord en vertu duquel un certain montant remboursé pour l'utilisation du wagon trémie.

M. Oberle: Mais maintenant vous ne le versez pas puisque vous vous servez des wagons trémies pour . . . Vous prétendez que la subvention ou les indemnités versées seraient inférieures parce que l'on se sert de ce matériel.

M. Lang: Je suis désolé, le CN ne fait pas plus de profit selon qu'il se sert de ses wagons trémies ou des nôtres.

Le président: Merci, monsieur Oberle. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. J'aimerais poser une question à M. Bandeen concernant un achat de \$600,000 que se propose de faire le CN. M. W. J. Rettie, directeur des services immobiliers situés Main Street à Winnipeg a lancé des appels d'offre pour combler les besoins de logement pour 1978.

Altona Homes, une entreprise qui vend des roulottes à Headingley, au Manitoba, m'a fait parvenir une plainte. Cette société a fait parvenir une soumission offrant des roulottes se conformant en tout à la description qui se trouvait dans l'appel d'offres de M. Rettie, soumission d'une valeur totale de \$330,000. M. Rettie a rejeté l'offre parce qu'il veut des roulottes construites sur mesure qui coûteraient, d'après Altona Trailer Sales, quelque \$600,000. Cette société ne comprend pas pourquoi la roulotte qu'elle offre a été jugée inutilisable et inacceptable par le CN puisque la roulotte est déjà fabriquée et prête à être livrée et ne comprend pas pourquoi le CN exige une roulotte faite sur mesure quand les roulottes sont déjà sur le terrain du concessionnaire prêtes à être livrées.

Je ne sais pas si vous êtes au courant de ce cas. Peut-être pourriez-vous nous expliquer . . .

Le président: Monsieur Bandeen.

M. Bandeen: Je ne le connais pas. J'étudierai le cas. Nous achetons ces maisons mobiles partout au pays; elles servent de résidences pour notre main-d'œuvre et nous avons des exigences très précises. Je ne connais pas cette société dont vous avez parlé. J'étudierai certainement le cas pour savoir pourquoi l'offre a été rejetée.

[Texte]

Mr. McKenzie: Do you normally order custom-made units?

Mr. Bandeen: No, we have specifications we send out. Normally, we buy them in quite large quantities and they are certainly not custom-made.

Mr. McKenzie: Altona Trailer Sales, have another letter in the mail to me, so when I receive that I will forward it to you in Montreal.

That is all I have, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Shall Clause 1 carry?

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: You have an amendment of mine that I moved at yesterday's meeting, Mr. Chairman, on Clause 1.

• 1625

The Chairman: Yes. We are on Clause 1 and Mr. Benjamin has brought forward a motion. I think it would be in order to deal with Mr. Benjamin's motion at this time.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I have a couple of general questions on Clause 1, and I too have an amendment to Clause 1, and I would have thought, if we were going to entertain amendments, that that would almost preclude the general questions that I have to put to the committee. Of course, I am in your hands, but I was left with that impression, that was the understanding.

The Chairman: I am in the hands of the committee. We are on Clause 1, and Mr. Benjamin has the floor, and he has a motion before the committee. I think we should deal with that before we can proceed with any other motions on this particular clause or questioning.

I am advised with regard to your motion, Mr. Mazankowski, and whether it would come before the particular motion that Mr. Benjamin has brought forth . . .

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, you are being very presumptuous because I may have more than one motion.

The Chairman: On Clause 1. Well, if you would like to present them, we could certainly entertain them.

Mr. Mazankowski: I am not prepared to present them at this time. I will in due course. If I get some clarification on the questions that I want to raise I may, in fact, not proceed with the motions.

The Chairman: We could continue. Clause 1 is open, but with regard to this motion, I feel that we should deal with it, then we can still continue with Clause 1 and entertain a couple of your brief questions, and if they are answered and you feel you want to withdraw, then we could proceed expeditiously to Clause 2.

Mr. Mazankowski: Fine.

The Chairman: Mr. Benjamin's motion states:

[Traduction]

M. McKenzie: Exigez-vous habituellement des unités faites sur mesure?

M. Bandeen: Non, mais nous faisons connaître nos exigences. Habituellement, nous achetons en grandes quantités et ce matériel n'est certainement pas fait sur mesure.

M. McKenzie: La compagnie Altona Trailer Sales m'a envoyé une autre lettre que je vous enverrai à Montréal dès que je l'aurai reçue.

C'est tout, monsieur le président. Merci.

Le président: Merci, monsieur McKenzie.

L'article 1 est-il adopté?

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Vous oubliez l'amendement que j'ai proposé pendant la séance d'hier, monsieur le président, portant sur l'article 1.

Le président: Oui. Nous étudions l'article 1 et M. Benjamin a présenté une motion. Je crois qu'il serait approprié d'en discuter maintenant.

M. Mazankowski: Monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'ai quelques questions d'ordre général à poser à propos de l'article 1, et moi aussi je désire y proposer un amendement. Je croyais que si nous discutons dès maintenant d'amendements, cela exclurait peut-être toute possibilité que je pose mes questions d'ordre général au Comité. Bien entendu, je m'en remets à vous, mais j'avais l'impression que c'est là ce dont nous avons convenu.

Le président: Je m'en remets au Comité. Nous étudions l'article 1, M. Benjamin a la parole, et il a présenté une motion au Comité. Je pense que nous devrions nous en occuper avant de pouvoir passer à d'autres motions ou à d'autres questions relativement à cet article.

Quant à votre motion, monsieur Mazankowski, et quant à savoir si elle devrait être présentée avant la motion de M. Benjamin, on me dit . . .

M. Mazankowski: Eh bien, monsieur le président, vous faites beaucoup d'hypothèses car j'ai peut-être plus d'une motion à présenter.

Le président: Article 1. Si vous voulez les présenter, nous pourrions certainement en discuter.

M. Mazankowski: Je ne suis pas disposé à les présenter maintenant. Je le ferai en temps voulu. Si j'obtiens certaines précisions relativement aux questions que j'entends soulever, je pourrais bien ne pas les présenter.

Le président: Nous pourrions poursuivre. L'article 1 est à l'étude, mais pour ce qui est de cette motion, je crois que nous devrions l'étudier, puis nous pourrions poursuivre, toujours sur l'article 1, et entendre quelques-unes de vos brèves questions; si on y répond et que vous préférez vous désister, nous pourrions passer rapidement à l'article 2.

M. Mazankowski: D'accord.

Le président: La motion de M. Benjamin se lit comme suit:

[Text]

That Bill C-17, an Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof, be amended in clause 1 by striking out line 40 at page 2 and substituting the following therefor:

“(2) Notwithstanding any other Act, the capital stock of the National Company shall be held in trust for Her Majesty.

(3) The no par value shares of the Na-”

At our meeting yesterday of April 26, the Acting Chairman expressed concern as to whether the amendment was within the scope of this amending bill. The hon. member is dealing with the question of who is to hold the capital stock of the national company, and he has expressed concern about what he considers to be an ambiguity in the Railway Act regarding what the Governor in Council could or could not do with the CNR capital stock.

His amendment seeks to clarify that ambiguity. Unfortunately the question of who clearly holds the capital stock and what could be or could not be done with it, is not a question dealt with in this amending bill. It is mentioned in the original statute, namely, the Railway Act.

While the hon. members wish to have that clarified may be a desirable goal, it cannot be done within the purview of this amending bill. It is not in order for the hon. member to go beyond this bill and the specific clause contained therein.

Beauchesne's Fourth Edition, citation 406, states:

Amendments are out of order if they are (a) irrelevant to the bill, or beyond its scope . . .

Consequently, I must regrettably rule the amendment out of order.

Mr. Lang: Might I make a comment, Mr. Chairman, not on the ruling?

The Chairman: Mr. Minister has a general comment he would like to make.

Mr. Lang: I just thought it might be helpful to Mr. Benjamin and members of the committee, Mr. Chairman, if I gave Mr. Benjamin the assurance that, my understanding is very clear that there is no power of the government to dispose of the shares without further action by Parliament, which I think was the heart of Mr. Benjamin's concern. The phrase in the existing act as I understand it only allows the Governor to change the ministerial designation as to who holds the shares and that kind of thing but not to dispose of the shares.

• 1630

The Chairman: Thank you, Mr. Minister. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, section 4.(2) of the Canadian National Railways Act says:

[Translation]

Qu'on modifie l'article 1 du bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois, en remplaçant la ligne 39, page 2, par ce qui suit:

«(2) Nonobstant toute autre loi, le capital-actions de la Compagnie du National doit être détenu en fiducie pour Sa Majesté.

(3) Les comptes de la Compagnie du»

Lors de notre réunion d'hier, le 26 avril, le président suppléant se demandait si cet amendement dépassait la portée du projet de modification. L'honorable député veut préciser qui est détenteur du capital-actions de la Compagnie du National, et il s'est montré préoccupé par ce qu'il juge être une ambiguïté dans la Loi sur les chemins de fer relativement à ce que le gouverneur en conseil pourrait faire ou ne pas faire avec le capital-actions du CN.

Par son amendement, il cherche à éliminer cette ambiguïté. Malheureusement, la question de savoir qui exactement détient le capital-actions et ce qu'on pourrait en faire ou non, n'est pas une question abordée dans ce projet de modification. On en parle plutôt dans le document original, c'est-à-dire la Loi sur les chemins de fer.

Quoique le désir de l'honorable député de préciser cette question soit peut-être un objectif souhaitable, on ne peut le faire dans le cadre de ce bill. Selon les Règlements, l'honorable député ne peut dépasser la portée du projet de loi et de l'article précis qui s'y trouve.

Dans la quatrième édition de Beauchesne, commentaire 406, on précise:

Un amendement est irrégulier s'il (a) ne se rapporte pas au Bill, ou s'il en dépasse la portée . . .

Conséquemment, c'est à regret que je proclame cet amendement irrégulier.

M. Lang: Monsieur le président, permettez-moi une remarque ne portant pas sur votre décision.

Le président: M. le ministre désire faire une remarque d'ordre général.

M. Lang: Monsieur le président, je pensais seulement qu'il serait peut-être utile à M. Benjamin de même qu'aux autres membres du Comité que je l'assure du fait qu'à ma connaissance, il est absolument certain que le gouvernement n'est pas autorisé à disposer des parts sans que le Parlement prenne d'autres mesures, ce qui à mon avis était l'essence même de la préoccupation de M. Benjamin. Si j'ai bien compris, l'article de la Loi actuelle ne fait que permettre au gouverneur de changer le nom du détenteur des actions et ce genre de choses, mais non pas de les céder.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, le paragraphe 2 de l'article 4 de la Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada stipule que:

[Texte]

Unless otherwise ordered by the Governor in Council, all capital stock of the National Company shall be issued to the Minister of Finance and shall be held by him in trust for Her Majesty.

“Unless otherwise ordered” then means that the only other way that the Governor in Council could order would be to put capital stock in the name of the Minister of Transport instead of the Minister of Finance.

Mr. Lang: That is right. It is not a disposition of the stock.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Shall clause 1 carry?

Some hon. Members: Carried.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the trucking industry appeared before this Committee and expressed some very grave concerns about the impact of this bill upon the industry as a whole, and I know that there has been an exchange of correspondence between you, Mr. Minister, and the representatives of the trucking industry, and I think the concern is probably summarized in a nutshell in their brief which they presented to the Committee, on page 12, and I would just like to read into the record the quotation which I think is very pertinent. I would like you to comment on it, sir, because I think that in this connection we are really up against somewhat the same situation as we were when we considered the broadening of the powers of Air Canada, the Air Canada Act, which provided sufficient latitude for the corporation to engage in the trucking industry to a very broad degree. I think their concern is legitimate, and for the record I would certainly like to have your reaction to that in the Committee proceedings. The quotation which I would like to read into the record once again, sir, is this:

CN management should be encouraged to compete in the marketplace on an equitable basis with private enterprise where transportation services can be self-supporting. We do not believe this can happen where the Crown-owned railway is given an overwhelming financial advantage. To be more specific, we are concerned that given enough financial leeway, CN management will again be tempted to try and buy their way into a self-contained empire of inter-connecting services where they would otherwise have to compete with other carriers for much of the interline business they would control. CN might decide that with one final cast of the dice they could revolutionize domestic transportation on a multi-modal basis and in the process effectively bury the competition.

Mr. Minister, I would like your response to that concern because I think it is very real and I think it is put before this Committee in good faith and with a great amount of sincerity.

Mr. Lang: I am sure it is, too, Mr. Chairman, and I have attempted to reassure the trucking industry spokesmen on the question. We do have, of course, the control by the CTC in regard to compensatory rates of the rate setting by the railways, and it has been our intention in Bill C-33 to strengthen that position. I would say as well that I believe very firmly that

[Traduction]

A moins que le gouverneur en conseil n'en ordonne autrement, tout le capital social de la Compagnie du National doit être émis au ministre des Finances et par lui détenu en trust pour Sa Majesté.

«à moins que le gouverneur en conseil n'en ordonne autrement». Cela veut dire que la seule façon d'agir serait d'émettre le capital social au nom du ministre des Transports et non pas au nom du ministre des Finances.

M. Lang: C'est exact. Il ne s'agit pas de céder ce capital.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. L'article 1 est-il adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, lorsque les représentants des sociétés de camionnage ont comparu devant le Comité, ils se sont montrés gravement préoccupés des incidences que le présent projet de loi aurait sur leur secteur. Monsieur le ministre, je sais qu'ils vous ont écrit à ce propos, et je pense que c'est à la page 12 du mémoire qu'ils ont présenté au Comité que l'on peut trouver un résumé de leurs préoccupations. J'aimerais consigner au compte rendu l'extrait auquel je viens de faire allusion, car j'estime qu'il est tout à fait approprié. J'aimerais également le commenter, parce que, à mon avis, nous nous trouvons dans la même situation que lorsqu'il s'agissait d'élargir les pouvoirs d'Air Canada par le biais de la Loi sur Air Canada. Celle-ci permettait en effet à la société de prendre une place importante dans le secteur du camionnage. J'estime que les préoccupations des représentants de l'Association du camionnage sont tout à fait légitimes et, aux fins du compte rendu, j'aimerais que vous nous faisiez part de vos réactions. J'aimerais donc consigner au compte rendu l'extrait suivant:

Le CN devrait être encouragé à concurrencer de façon équitable les sociétés de transport du secteur privé. Nous ne pensons pas qu'il puisse en être ainsi, vu que la société de la Couronne dispose d'un avantage financier énorme. Pour être plus précis, nous craignons que, s'il dispose de suffisamment de latitude du point de vue financier, le CN va être tenté de se bâtir son propre empire de service interdépendant alors qu'autrement il devrait entrer en concurrence avec d'autres transporteurs pour ce qui est des services de camionnage. Le CN risque de décider, d'un coup de dé, qu'il est en mesure de créer une révolution dans le domaine des transports intérieurs, en fournissant des services multimodaux ce qui étouffera définitivement la concurrence.

Monsieur le ministre, j'aimerais que vous nous disiez ce que vous pensez de ces préoccupations parce qu'à mon avis, elles sont fondées et elles ont été exprimées devant le Comité en toute bonne foi, et avec beaucoup de sincérité.

M. Lang: Monsieur le président, je suis certain que c'est bien le cas, et je me suis efforcé de rassurer le porte-parole du secteur du camionnage à ce propos. Bien sûr, la CCT exerce des contrôles en ce qui a trait aux tarifs compensatoires et à la fixation des tarifs des sociétés de chemins de fer. Par le bill C-33, nous avons cherché à renforcer sa position. D'autre part,

[Text]

the basic principles of the Competition Act should be made to be an additional protection for the trucking industry against anything that might be suggested to be a predatory practice. I am not suggesting that CN would engage in that but am simply replying directly to some of the fears of the trucking industry. Beyond that, I would emphasize that it is very strong, in my view and the view of the government, that the Canadian National should continue to conduct its operations with the object of improving its profitability, having regard to the fact that given the large amount of capital employed, a much higher level of profitability is desirable, and that we will not be content with simply maintaining the existing situation and certainly would object to any predatory practices based upon a failure of the corporation to go after the appropriate level of profitability. I think that is a very important statement of principle, the kind of principle, too, which the management of the corporation welcomes because they like that kind of commercial target and objective. I think those assurances really will be the basis for safeguarding the carter's rights.

• 1635

I said to hon. members before, and I say again, that if there is any evidence of predatory pricing practices for accumulating a position of power or a monopoly on the part of the railway, I will welcome their being brought to my attention, and on my part, or on the part of the appropriate other part of the government, I will assure the necessary action to remedy the situation.

Mr. Mazankowski: But surely, Mr. Minister, there has to be a limitation on the way in which the government treats one mode over another.

There is in this bill a substantial cancellation of debt, and the corporation itself is moving out of the provision of rail passenger services, which have been a loss factor to the railway. There is a great amount of rationalization, branch-line abandonment, consolidation of the system. It has been stated government policy—and I think the policy is supported in various quarters—that there could very well be an upward adjustment in a compensatory rate levels for the movement of grain. Given all these additional financial incentives to the corporation, in addition to this bill, do you not think the competitive balance, which is very important in terms of disciplining the transportation industry, will be somewhat distorted? Do you not think you are going too far?

The CN has turned to corner in terms of making a profit. Do you not think the operation of CN should be monitored to see what real impact these other developments will have upon the operation and the viability of the railroad before proceeding with the measures such as we have here?

Mr. Lang: No, because this brings about a reasonable relationship between debt and equity and therefore makes sense. When we are able to carry out the Hall Commission recommendation of compensating the railways on grain adequately, which I know is supported on all sides of the House, we will expect that to show up on the profit side in the CN accounts and, indeed, in increasing profit thereafter, because

[Translation]

je pense fermement que les principes fondamentaux de la Loi sur la concurrence devraient constituer, pour le secteur du camionnage, une forme supplémentaire de protection contre toute atteinte. Je ne veux pas dire que le CN se livre à des pratiques injustes, je vous dis simplement ce que je pense à propos des craintes des représentants du secteur du camionnage. Cela étant dit, je pense très fermement, comme le gouvernement d'ailleurs, que les Chemins de fer nationaux canadiens devraient chercher à améliorer la rentabilité, vu que les capitaux investis sont énormes. Nous ne nous satisferons pas du maintien du statu quo, et nous ne manquerions pas de nous opposer à toute pratique injuste, à laquelle la société pourrait se livrer si elle n'atteignait pas le niveau de rentabilité approprié. Je crois que voilà une déclaration de principe très importante, principe que la gestion de la société apprécie beaucoup car elle aime ce genre d'objectif commercial. Je crois que ces promesses formeront la base qui permettra de sauvegarder les droits du camionneur.

J'ai déjà dit aux honorables députés et je le répète que si l'on trouve des preuves de pratiques déloyales dans l'établissement des prix menant à une situation de monopole de la part des chemins de fer, j'aimerais qu'on m'en fasse part et je vous assure que de mon côté et dans le service gouvernemental concerné, nous prendrons les mesures nécessaires pour remédier à la situation.

M. Mazankowski: Mais, monsieur le ministre, il doit y avoir une limite à la façon dont le gouvernement favorise un mode de transport par rapport à l'autre.

Ce bill prévoit une importante annulation de dettes et la société elle-même se soustrait aux obligations de fournir des services voyageurs qui ont été par le passé, une source de pertes pour le service ferroviaire. On a prévu beaucoup de rationalisation, d'abandon des lignes secondaires, d'intégration du système et la politique déclarée du gouvernement qui est appuyée en divers secteurs a été qu'on pourrait fort bien rajuster vers le haut le niveau des tarifs compensatoires pour le transport des grains. Compte tenu de toutes ces incitations financières supplémentaires pour la société en plus de ce bill, pensez-vous que l'équilibre concurrentiel qui est si important pour la réglementation de l'industrie des transports ne serait pas en quelque sorte compromis? Ne croyez-vous pas qu'on va trop loin?

Ne pensez-vous pas qu'il faudrait surveiller l'exploitation des Chemins de fer nationaux pour s'assurer quelles seront les répercussions réelles de ces autres développements avant de procéder à l'application des mesures qu'on nous soumet ici?

M. Lang: Non, car cette façon de procéder nous assure un équilibre raisonnable entre les dettes et le capital. Une fois que nous serons en mesure d'appliquer la recommandation de la commission Hall, pour assurer la compensation du côté du transport des grains, recommandation qui est appuyée par tous les partis de la Chambre, nous espérons qu'il y aura bénéfice pour les comptes du CN et que les profits augmenteront plus

[Texte]

that still will not adequately reflect an appropriate return on capital. And I will expect the people of Canada, as the owners of the Canadian National, to begin to receive dividends from the corporation from their investment in it.

Mr. Mazankowski: But in addition to the points that I raised, you have also indicated that you are going to be providing some \$600 million in railway rehabilitation. By golly, if I were a competitor of the CNR, which is backed by the federal government, I would certainly be very concerned and alarmed—as the truckers are.

Mr. Lang: Surely \$600 million in rehabilitation for grain lines—\$700 million in total—is a direct consequence, too, of the Hall Commission recommendation that the railways do not have an adequate cash flow here to deal with the situation. Of course, this applied in good part to the Canadian Pacific as well as to Canadian National. It is obviously going to be taken into account in any final settlement of the other Hall Commission recommendation in regard to compensatory rates for moving grain.

• 1640

Mr. Mazankowski: Oh, I see. If there is an upward adjustment in the compensatory rates, or if the gap is filled by the federal treasury, the difference between Crow and what is considered to be a fair rate—you are saying that whatever has been advanced in terms of the railway rehabilitation program—will in fact be deducted. Is that correct?

Mr. Lang: Let me put it this way. As I understand the Snively Report calculations, the compensatory rate suggested there for grain, if we were to adopt it, would be over and above the rehabilitation cost by bringing the system first up to a proper standard. I am not suggesting that we would adopt the Snively figure exactly, but it was on that basis that it was calculated. I take it therefore that the Hall Commission recommendation really is that we have an adequate cash flow and compensation to do that rehabilitation and an on-going adequate amount.

Mr. Mazankowski: That is where the basic conflict lies between the findings of Snively and the findings of Hall.

Mr. Lang: I do not think they are conflicting in that regard.

Mr. Mazankowski: I see. This is my last question, Mr. Chairman, the question of the accountability and control of Crown corporations. I presume this may have been touched on at one meeting when I was not here and I have not been able to read the proceedings. Are you, as the Minister in charge of CNR, satisfied with the current method and manner in which the Crown corporations under your jurisdiction are answerable and accountable to Parliament? I say this given the fact that in the exchange that took place a few moments ago, Parliament has not on a regular basis analysed and examined the operations of CNR, and/or Air Canada for that matter, on a regular basis. I think it is fair to say, and I stand to be corrected on this, but I do not believe that the CNR annual

[Traduction]

encore par la suite, car il faudrait qu'il y ait un bénéfice suffisant par rapport au capital investi. J'espère que les contribuables, qui sont les propriétaires des chemins de fer nationaux, recevront alors enfin des dividendes de leur investissement dans cette société.

M. Mazankowski: Mais, outre les questions que j'ai soulevées, vous avez aussi indiqué que vous alliez fournir quelque 600 millions de dollars en subventions de modernisation pour les chemins de fer. Je vous dirais que si je devais concurrencer le CN, ainsi appuyé par le gouvernement fédéral, je m'inquiéteraient fort—comme les camionneurs d'ailleurs.

M. Lang: Ces 600 millions de dollars pour les voies ferrées destinées au transport des grains, c'est-à-dire 700 millions de dollars au total, ont été recommandés par la commission Hall car celle-ci a indiqué que les chemins de fer ne disposaient pas de suffisamment de liquidité pour faire face à la situation. Naturellement, cette subvention s'applique aussi en bonne partie au Canadien Pacifique et pas seulement au Canadien National. On en tiendra naturellement compte dans ce règlement définitif de l'autre recommandation de la Commission Hall pour les tarifs compensatoires de transport du grain.

M. Mazankowski: D'accord. Si on rajuste vers le haut ces tarifs compensatoires ou si l'écart est comblé par le trésor fédéral soit la différence qui existe entre les tarifs du Passage de Nid de Corbeau et ceux qui sont considérés comme étant justes, vous nous dites que tout ce que l'on aura avancé dans le cadre de ce programme d'amélioration du chemin de fer sera en fait déduit?

M. Lang: D'après ce que je comprends les calculs du rapport Snively, le tarif compensatoire proposé pour le grain, si nous l'adoptons, s'ajouterait aux coûts d'amélioration en ramenant le système tout d'abord à une norme convenable. Je ne prétends pas que nous adopterons exactement le chiffre du rapport Snively mais c'est la base sur laquelle on a fait les calculs. Donc, d'après moi, la recommandation de la Commission Hall prévoit que nous ayons des liquidités et des tarifs compensatoires suffisants pour faire cette réhabilitation d'une façon continue.

M. Mazankowski: C'est là où il y a conflit entre les conclusions du rapport Snively et de la Commission Hall.

M. Lang: Je ne pense pas qu'il y ait conflit dans ce cas.

M. Mazankowski: Je vois. Ce sera ma dernière question qui porte sur l'imputabilité et le contrôle d'une société de la Couronne. Cette question a déjà été traitée lors d'une séance à laquelle je ne participais pas et je n'ai pas pu en lire le procès-verbal. A titre de ministre responsable des chemins de fer nationaux, êtes-vous satisfait de la méthode actuelle de compte rendu des sociétés de la Couronne, de compte rendu devant le Parlement? D'après l'échange de paroles qui a eu lieu il y a quelques instants, nous avons vu que le Parlement n'avait pas analysé et examiné d'une façon régulière les opérations du CN ni d'Air Canada. Je crois qu'il est juste de dire, et, on pourra me contredire ici, que le rapport annuel du CN n'a pas été présenté au comité depuis que M. Bandeen a

[Text]

report has been before this Committee since Dr. Bandeen assumed the office of President and Chief Executive Officer.

Are you satisfied with the manner in which Crown corporations are in fact accountable to Parliament? To me that is the link between the corporation and the shareholders, the people of Canada.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I think parliamentary scrutiny is in fact very desirable. In the past it has depended somewhat on requests for a specific reference of the report and I guess the report has not been referred since perhaps 1972. But as I indicated with Air Canada, I am very much in agreement with the principle that the annual reports might stand referred to the appropriate committee so that this becomes more automatic.

I do not want the Committee to think I would thereby expect the Committee to try to take over day-to-day management detail of the corporation but rather so that it would have the opportunity to understand the report and the broad purposes and intentions of the corporation and the way in which it is moving. I believe the reference of the annual reports would be a very good thing.

The Chairman: Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, perhaps for my own purposes I could get a little clarification on something Mr. MacGougan touched on earlier. That is this error that was discovered in 1977. It is probably my own fault but I cannot make too much sense out of the explanation here. What did you discover? You over-estimated the receipts that were owing to you from the government. How did that error occur?

Mr. MacGougan: Do you mean the error in regard to grain losses?

Mr. Oberle: No.

Mr. Lang: The branch line subsidies.

Mr. Oberle: Yes. On page 37 the error was discovered which has caused claims for payments under the Railway Act submitted in respect to 1974-75. You had overstated the . . .

Mr. Lang: Yes, the railway had stated its claims of losses on the branch lines in a certain way which overstated the amount. The Canadian Transport Commission had not detected it and had as a result overpaid by that amount, and when it was discovered . . .

• 1645

Mr. Oberle: The Transport Commission had overpaid the CNR by that amount?

Mr. Lang: That is right.

Mr. Oberle: And now you have to pay it back, or you were paid that much less.

Mr. Lang: That is right.

Mr. Oberle: If it were possible, under Clause 1 on page 2 of the bill I was hoping that maybe we could get, in respect of the adjustments of the accounts of the National System, some figures put behind (a), (b), (c) and (d), (a) that the accounts

[Translation]

assumé ses fonctions de président et de principal agent responsable.

Êtes-vous satisfait de la façon dont les sociétés de la Couronne rendent compte de leurs opérations au Parlement? A mon avis, ce compte rendu constitue le lien qui existe entre les sociétés, les actionnaires et les contribuables.

M. Lang: Monsieur le président, je crois qu'il est fort souhaitable que le Parlement examine de près toutes ces opérations. Dans le passé, cela dépendait plus ou moins des requêtes faites pour obtenir que le rapport soit présenté et je crois que, depuis 1972, aucun rapport n'a été renvoyé au comité. Mais comme je l'ai indiqué à Air Canada, je suis tout à fait d'accord pour que le rapport annuel soit renvoyé au comité approprié et que la procédure en ce sens devienne automatique.

Je ne veux pas dire que le comité devrait s'occuper de la gestion quotidienne de la société mais qu'il ait la possibilité de comprendre le rapport et les objectifs généraux de la société ainsi que la voie suivie par cette dernière. Je crois que le renvoi des rapports annuels au comité serait une chose excellente.

Le président: Monsieur Oberle, vous avez la parole.

M. Oberle: J'aimerais qu'on clarifie cette question que M. MacGougan a abordée plus tôt. Je parlais de cette erreur qui a été découverte en 1977. Je ne puis comprendre très bien quelle en a été l'explication et ce que vous avez découvert? Vous aviez surévalué les reçus de ce que vous devait le gouvernement?

M. MacGougan: Vous voulez parler de cette erreur en rapport avec les pertes de grain?

M. Oberle: Non.

M. Lang: Les subventions pour les lignes d'embranchement.

M. Oberle: Oui. A la page 37, cette erreur qui avait été découverte et qui avait abouti à des revendications de paiements en vertu de la Loi sur les chemins de fer pour l'année 1974-1975. Vous aviez surévalué les frais?

M. Lang: Oui, les chemins de fer avaient indiqué des pertes trop élevées en rapport avec certaines lignes secondaires. La Commission canadienne des transports n'avait pas décelé cette erreur et, par conséquent, avait payé un montant trop élevé et lorsqu'on a découvert . . .

M. Oberle: L'excédent de paiement versé au CN par la Commission des transports s'élevait donc à ce montant?

M. Lang: C'est exact.

M. Oberle: Et maintenant vous devez le rembourser.

M. Lang: C'est exact.

M. Oberle: J'aimerais si c'est possible obtenir des chiffres explicatifs relatifs à l'article 1 page 2 sous la rubrique rajustement des comptes du réseau national, alinéas (a), (b), (c) et (d) et notamment (a) majoré du montant de la remise accor-

[Texte]

be increased by the amount of debt cancelled, which is obviously \$808 million, (b) be increased by the value of the 4 per cent preferred stock surrendered pursuant to Section 7. Do you have a figure on what that would amount to?

Mr. MacGougan: Yes, Mr. Chairman, and perhaps I can itemize these for the benefit of the Committee. The 4 per cent preferred stock is itemized in fact on page 39, Mr. Oberle, of the Annual Report and there is a pro forma statement there. Now I could go into it in some detail but, before I do, I think the key figure that I have referred to on page 39 of the report under the pro forma, December 31, 1977 column, is the total of \$2,344,474,000. Do you see that figure?

Mr. Oberle: No.

Mr. MacGougan: It is the fourth figure from the bottom.

Mr. Oberle: Oh, yes, in the right-hand column.

Mr. MacGougan: That is the figure specified in the bill under Section 9 (2) on page 2.

Mr. Oberle: Yes.

Mr. MacGougan: And it is the summation, first of all, of the preferred stock, secondly, the capital investment of the Government of Canada in Canadian government railways, plus the capital stock of the CN Railway Company, no par value, of \$359 million.

Mr. Oberle: Yes. So what figure would you end up putting beside (b) then?

Mr. MacGougan: Paragraph (b) would be \$1.578 billion, less this adjustment of the \$22 million that I have referred to earlier. So that would be \$1.578 billion less \$22 million.

Mr. Oberle: Okay. It would be \$1.566 billion.

Mr. MacGougan: And in paragraph (c), be increased by the value as shown in the accounts of the National System of the capital investment, which would be the \$428.397 million.

Mr. Oberle: Okay, I have that.

Mr. MacGougan: And (d) would then be the \$807 million.

Mr. Oberle: Okay. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Oberle. Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I am sorry that I missed some of the meetings when we were dealing with matters touching on the bill that is before us. You will recall I did get into some of the expense comparisons between the CN operation and the CP operation. But there is one thing that I feel would be helpful to the Committee before we start talking about this write-off of \$800 million that is specifically dealt with in Clause 1. And I guess this is really to Mr. Bandeen. I read various articles where the CN is in the business of leasing. For example, here is an article, January 1977, and they say:

ConRail is receiving intergovernmental co-operation in leasing 100 diesels from Canadian National to alleviate a chronic motor power shortage. This arrangement is evident on September 25, 1976, . . .

I am just wondering about this. When we are in this magnitude of \$800 million of write-off, what is the rationale for the

[Traduction]

dée, soit bien entendu 808 millions et (b) majoré d'un montant égal à la valeur des actions privilégiées à 4 p. 100, qui ont été rendues en application de l'article 7. Pourriez-vous nous fournir ces chiffres?

M. MacGougan: Certainement, monsieur le président. Les actions privilégiées à 4 p. 100 figurent à la page 39 du rapport annuel où vous trouverez également un état *pro forma*. Avant de vous expliquer la chose plus en détail, je vous signale que le montant essentiel que je viens d'invoquer figure à la page 39 du rapport sous la rubrique pro forma, en date du 31 décembre 1977, soit \$2,344,474,000. Vous le voyez?

M. Oberle: Non.

M. MacGougan: C'est le quatrième chiffre d'en bas.

M. Oberle: Oui, je vois, dans la colonne de droite.

M. MacGougan: C'est le montant qui figure à l'article 9(2) du bill à la page 2.

M. Oberle: En effet.

M. MacGougan: Ce montant représente la somme des actions privilégiées plus les immobilisations du gouvernement du Canada dans les chemins de fer nationaux du Canada plus 359 millions représentant les actions sans valeur nominale des chemins de fer nationaux du Canada.

M. Oberle: Je vois. Quel montant faut-il donc insérer après l'alinéa (b)?

M. MacGougan: L'alinéa (b) s'élèverait à 1.578 billions moins les 22 millions déjà mentionnés.

M. Oberle: C'est-à-dire 1.556 millions.

M. MacGougan: L'alinéa (c) serait majoré de la valeur figurant au compte Immobilisations du CN, soit \$428,397,000.

M. Oberle: Je vois.

M. MacGougan: L'alinéa (d) s'élèverait à 807 millions.

M. Oberle: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Oberle. Monsieur Stevens.

M. Stevens: Je vous remercie, monsieur le président. Je m'excuse, monsieur le président, d'avoir raté plusieurs réunions consacrées à l'étude du présent bill. J'avais déjà abordé la comparaison entre les frais d'exploitation du CN et du CP. Avant d'aborder la remise de 800 millions faisant l'objet de l'article 1 du bill, je voudrais demander encore un renseignement à M. Bandeen. Divers articles ont été publiés concernant les affaires de location du CN. Voici un article de janvier 1977 dont je vous lis un extrait.

ConRail bénéficie de l'aide gouvernementale pour la location de 100 diesels du Canadien National pour faire face à un manque chronique de motrices. Cet arrangement a été conclu le 25 septembre 1976 . . .

Alors qu'il est question d'accorder une remise de dette de 800 millions au CN, comment expliquez-vous que le CN ait décidé

[Text]

CN to be renting 100 diesels, which I understand have an approximate cost of \$500,000 each? In other words, we are talking about \$50 million worth of equipment that for some reason you seem to have at least a temporary surplus of and you are able to rent it to an American railway. Was this an unforeseen thing? Did you anticipate that you would not have a need for that \$50 million worth of equipment. Perhaps I should let you speak first. I think Mr. Bandeen knows what I am referring to.

• 1650

Mr. Bandeen: You have considerable lead time, particularly with locomotives, and we calculate for two or three years in advance what we think is our requirement. I believe the last locomotives were ordered back in 1973. At that time the economy was booming and we had a projection of our needs for the next five years. As you remember, in 1974, we had a fall-off in traffic; the economy fell off in 1975. However, we got delivery of the equipment which we had ordered in previous times, so rather than have it sit around idle, we undertook to try to lease it out. By the end of this year or early next year we will be back to using all of our own equipment; I think it is some time in 1979. In the meantime, rather than having it sit idle, we have been leasing it out to the ConRail and also to several other railways in the United States on short-term leases. They are cancellable and we can bring them home on short notice if there is demand for motive power in our own system.

Mr. Stevens: Can you give the Committee any estimate as to how much capital we are talking about here? Am I correct in estimating about a \$500,000 cost for the type of diesel . . .

Mr. Bandeen: Roughly that is of the right magnitude, yes.

Mr. Stevens: Yes. Just how much capital are we talking about on all the leases that you have entered into?

Mr. Bandeen: The most we have ever had leased out, I think, is 100 locomotives. I think that is the maximum number that we have ever had leased out. We have considerably less than that right now. It varies. The leases are never for more than 90 days. It depends on the demand. There was significant demand by some of the railways in the United States after the coal strike was over and we were able to lease them the power at very favourable rates in American dollars and get some return on it. I do not think I could give you an answer to that question because it varies from time to time and on how efficiently we operate.

Mr. Stevens: Is it fair to say it is not more than \$50 million, then.

Mr. Bandeen: For power, yes.

Mr. Stevens: Right. Now, how about the cars themselves?

Mr. Bandeen: That is more difficult because, as you know, we have a per diem system. Cars can be off on another line and it is hard to say when they are being leased and when they are just carrying traffic we have sent down there or they are bringing it back. We have none leased out in the same sense as we have for the power.

[Translation]

de louer ces 100 diesels dont le coût unitaire est d'un demi-million de dollars environ. Comment se fait-il que vous ayez pu louer pour 50 millions de matériel roulant à des chemins de fer américains? Est-ce que c'était imprévu? Est-ce que vous saviez à l'avance que vous n'auriez pas besoin de ces locomotives diesels valant 50 millions de dollars? M. Bandeen sait de quoi il est question.

M. Bandeen: Nos prévisions en matière de locomotives sont faites deux ou trois années à l'avance. Notre dernière commande de locomotives remonte à 1973. L'économie était en pleine expansion à l'époque et nous avions établi nos prévisions pour les cinq années à venir. Or en 1974, le trafic ferroviaire a diminué tandis qu'en 1975 a marqué le début de la récession. Nous avons cependant dû prendre livraison des locomotives commandées; plutôt que de les laisser, dans les hangars, nous avons décidé de les louer. D'ici la fin de l'année ou au plus tard au début de l'an prochain, nous devrions normalement utiliser la totalité de notre équipement. Entre temps, ces locomotives ont été louées à ConRail ainsi qu'à d'autres sociétés de chemin de fer américaines dans le cadre de baux à court terme. Nous pouvons les annuler à tout moment et faire revenir ces locomotives au Canada si le besoin s'en fait sentir.

M. Stevens: La valeur de ces locomotives diesels représente bien quelque \$500,000 n'est-ce pas?

M. Bandeen: Oui, grosso modo.

M. Stevens: Quelle est la valeur globale de vos contrats de location?

M. Bandeen: Nous n'avons jamais loué plus de 100 locomotives à la fois, ce chiffre étant sensiblement inférieur à l'heure actuelle. Les contrats de location sont faits pour un maximum de 90 jours, selon la demande. A l'issue de la grève des charbonnages, la demande s'est fortement accrue aux États-Unis, ce qui nous a permis de leur louer des locomotives à un prix très favorable. Donc les montants varient selon les cas et je ne pourrais pas vous donner de chiffre global.

M. Stevens: Il ne dépasserait pas 50 millions de dollars.

M. Bandeen: Pas pour les locomotives.

M. Stevens: Pour les wagons?

M. Bandeen: Il m'est difficile de vous répondre vu que nous avons un per diem. Nous ne saurons jamais au juste si les wagons ont été loués ou bien s'ils se trouvent sur une voie en train de faire du transport. La location des wagons ne se fait pas selon les mêmes modalités que les locomotives.

[Texte]

Mr. Stevens: Yes. Mr. Chairman, I do not want to delay the Committee in some kind of rather awkward cross-exchange on the comparison between CNR and CPR. I was wondering, Mr. Chairman, if it would be acceptable to Mr. Bandeen and his staff if I could deal privately with them on those comparisons as opposed to trying to do it before the Committee. Could I have some kind of assurance that if this bill ever passes you will talk to me afterwards on these comparisons? Because I am most curious . . .

Mr. Bandeen: Certainly, we would like to be able to spend time with you on it and give you some information that we would not want publicly put out.

Mr. Stevens: All right.

Mr. Bandeen: We could talk to you about it privately very easily.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens. I understand there has been . . .

Mr. Stevens: Is my time up?

The Chairman: I understood that was the last question, if you could deal with Dr. Bandeen on a private nature. Do you have . . .

Mr. Stevens: Oh, no, . . .

The Chairman: . . . another short question, Mr. Stevens?

Mr. Stevens: . . . I wanted to put a question to my friend the Minister.

The Chairman: Fine. Mr. Stevens.

Mr. Oberle: He is not very friendly.

Mr. Stevens: Is he not very friendly? Oh, he will be friendly with me, though.

The Chairman: Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Minister, coming as you know I do from the general Toronto area, we get most confused as to what is the federal government's disposition for many of our transportation problems in that area. You are on record as talking about the possibility of STOL going into the Island Airport area. We know your attitude on Pickering Airport; I do not know what your current attitude is. Now that we have the CN before us, which is a tremendously important transportation network going into and out of Toronto, can you tell us if any consideration is being given to the idea of setting up a Toronto region transportation authority where we could put the airports, the railways, the commuter facilities, the subways perhaps, into one authority to try to get greater co-operation between the various means of transportation in the Toronto area?

• 1655

Mr. Lang: Not in terms of an operating authority, certainly, but we have a very comprehensive analysis of the Toronto and Southern Ontario transportation situation under review by a joint federal and provincial group. That group, I am sure, under the auspices of the Canada-Ontario Transportation Committee will constantly monitor it, so in that sense you could say that the task force and the continuing work of the

[Traduction]

M. Stevens: L'objet n'est pas de retarder les travaux du Comité en essayant de comparer le fonctionnement du CN et du CP. C'est pourquoi je me demande si M. Bandeen et ses adjoints accepteraient que nous en discutions à titre privé. Pouvez-vous me promettre que si le présent bill est adopté, vous me fournirez néanmoins ces comparaisons.

M. Bandeen: Nous ne demandons pas mieux que de discuter de cette question avec vous et de vous fournir des renseignements qu'il n'est pas possible de publier.

M. Stevens: Très bien.

M. Bandeen: Mais à titre privé, cela ne pose aucun problème.

Le président: Je vous remercie, monsieur Stevens.

M. Stevens: Mon temps est-il épuisé?

Le président: Puisque vous comptez discuter avec M. Bandeen à titre privé, je pensais que ce serait votre dernière question.

M. Stevens: Oh non.

Le président: Vous voulez poser encore une brève question, monsieur Stevens.

M. Stevens: Je voulais poser une question à mon ami le ministre.

Le président: Allez-y.

M. Oberle: Il n'est pas très amical.

M. Stevens: Mais il le sera avec moi.

Le président: Monsieur Stevens.

M. Stevens: Vous savez sans doute, monsieur le ministre, que les habitants de Toronto que j'ai l'honneur de représenter ne savent pas ce que le gouvernement compte faire pour régler les problèmes de transport de cette région. Vous avez dit que des appareils ADAC seraient peut-être utilisés à l'aéroport de l'Île. J'ignore quelle est votre position actuelle concernant l'aéroport de Pickering. Or étant donné l'extrême importance que représente le CN du point de vue de transport pour la région métropolitaine de Toronto, j'aimerais savoir si vous avez envisagé la possibilité de créer une régie de transport de la région métropolitaine de Toronto regroupant les aéroports, les chemins de fer, les trains de banlieusards et le métro de façon à mieux coordonner les différents modes de transport dans la région?

M. Lang: Pas en ce qui concerne un organisme d'exploitation, très certainement, mais nous avons à l'heure actuelle un groupe mixte fédéral-provincial qui effectue une analyse détaillée de la situation du transport dans la région de Toronto et dans le Sud de l'Ontario. Je suis persuadé que le groupe en question, sous les auspices du Comité des transports Canada-Ontario, va effectuer une surveillance constante, et en ce sens,

[Text]

Committee will give this overview of the situation in relation to Toronto and indeed the Southern Ontario area.

Mr. Stevens: Through you, Mr. Chairman, Mr. Minister, does your own department have any position on this? Would you be well disposed to setting up a regional authority like that to try to co-ordinate all the various activities, including, for example, the harbour? I am thinking of a New York port authority type of approach, where the thing gets co-ordinated as opposed to having three levels of government somehow jangling each other.

Mr. Lang: I really was suggesting that what we have I think is the right approach, which is the task group of the officials of the federal and the provincial governments and they, of course, talk and are in constant contact with the municipal authorities as well. That I think is the right approach. I trust, Mr. Chairman, that Mr. Stevens is not suggesting an operating authority but rather a co-ordinating body.

Mr. Stevens: What is wrong with an operating authority?

Mr. Lang: I think the complexities of trying to override some of the individual operations where there are many national interests involved as well would be rather great. But I think what we can do is what we are doing, which is being very conscious of the interrelationship of the various transportation modes and dedicating ourselves towards making them work together in a composite fashion. That is why I think there has been as much agreement as there has between Ontario and Canada on the developments which we are seeing take place in the Toronto region.

The Chairman: Last question, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: All right. I have a letter from the Minister dated April 14 dealing with the request to have a CN station at the de Havilland aircraft location with respect to their train 168-169, the Barrie-Toronto train run. The Minister has written back, and if I could paraphrase it, in effect says that it has been looked into but there is some security problem in having a station right at the de Havilland site, and that sort of is making it very difficult to facilitate the 70-odd people who would like to get on the train and leave the train at that point. Is this a closed book or am I able to take from your letter that if somehow we can get through the de Havilland problem of where they think they have a security problem, the CN and your department, if some financing is needed, are willing to open this and try to facilitate this type of station?

Mr. Lang: Mr. Chairman, members know that I personally, and certainly the CN, are always willing to co-operate in looking at any fruitful possibility with regard to better transportation, but of course we have to weigh all the considerations.

The Chairman: Thank you, Mr. Stevens.

Mr. Stevens: Mr. Chairman, could I also include in my private conversations with Mr. Bandeen to try to get a station at de Havilland?

[Translation]

vous pourriez dire que le groupe de travail et le travail continu du Comité permettront d'obtenir un aperçu de la situation dans les régions de Toronto et du Sud de l'Ontario.

M. Stevens: Votre ministère a-t-il adopté une position sur cette question? Seriez-vous disposé à constituer un organisme régional de ce genre pour tenter de coordonner les diverses activités, y compris entre autres, le port. Je pense à une approche semblable à celle de l'organisme responsable du port de New-York, qui agit en tant que coordonnateur plutôt que de laisser trois paliers de gouvernement se nuire.

M. Lang: J'essayais en réalité d'expliquer que j'estime que nous avons déjà la bonne approche, à savoir un groupe de travail qui réunit des fonctionnaires des gouvernements fédéral et provincial qui sont bien sûr en pourparlers et en communication constante avec les autorités municipales. A mon avis, c'est la bonne approche. J'ose espérer, monsieur le président, que M. Stevens ne propose pas un organisme d'exploitation plutôt qu'un organisme de coordination.

M. Stevens: Et pourquoi pas un organisme d'exploitation?

M. Lang: Je crois qu'il serait très complexe de tenter de diriger certaines exploitations individuelles alors qu'il y a tant d'intérêts nationaux en cause. Par ailleurs, j'estime que nous pouvons faire ce que nous faisons, c'est-à-dire d'être très conscients de la relation entre les divers moyens de transport et nous attaquer à la tâche de les faire fonctionner comme un tout. C'est pourquoi nous sommes parvenus, je crois, à si bien nous entendre l'Ontario et le Canada, en ce qui concerne les aménagements dont nous sommes témoins dans la région de Toronto.

Le président: Dernière question, monsieur Stevens.

M. Stevens: Très bien. J'ai ici une lettre du ministre en date du 14 avril et qui traite de ma demande d'ouvrir une gare du CN pour le train 168-169, le parcours Barrie-Toronto, sur les terrains de la société de Havilland. Le ministre m'a répondu et si vous me le permettez je paraphraserai, pour me dire, à toute fin pratique, qu'on s'était penché sur la question, mais que le fait d'ouvrir une gare sur le terrain même de de Havilland pouvait causer un problème de sécurité et que, pour cette raison, il est très difficile d'accommoder les quelque 70 personnes qui aimeraient prendre le train ou en descendre à cet endroit. Est-ce que la question est classée ou puis-je interpréter votre lettre comme voulant dire que si nous pouvons trouver une façon de contourner le problème de la sécurité que de Havilland a soulevée, le CN et votre Ministère, s'il était nécessaire de financer la chose, seraient disposés à ré-examiner le dossier et à tenter d'installer la gare en question?

M. Lang: Monsieur le président, les députés savent que je suis personnellement et le CN l'est aussi, toujours disposé à collaborer lorsqu'il s'agit d'examiner toute possibilité permettant d'améliorer le transport, mais bien sûr, il nous faut examiner tous les aspects.

Le président: Merci, monsieur Stevens.

M. Stevens: Monsieur le président, puis-je également aborder au cours de mes conversations privées avec M. Bandeen ce

[Texte]

The Chairman: I believe Mr. Bandeen has agreed to meet with you privately and try to iron out your difficulties. As I was mentioning earlier, I think there has been general agreement.

Clause 1 allowed to stand.

Clauses 2 and 3 agreed to.

On Clause 4.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have an amendment to Clause 4 which incorporated I think the wish of all concerned, including the government. And I would move that Bill C-17 be amended by (a) adding thereto, immediately after line 36 on page 3 the following new subsection.

• 1700

“38.(2) The annual reports of the Board of Directors and auditors, respectively, shall be submitted to Parliament through the Minister of Transport and shall stand permanently referred to any committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation”; and (b) renumbering the subsequent subsections, in Section 38 accordingly.

An hon. Member: What a plagiarist!

Mr. Benjamin: I did not show you mine and you did not show me yours; we cannot help it if we are both so smart.

The Chairman: The amendment moved by Mr. Benjamin is that:

“Bill C-17 be amended by (a) adding thereto immediately after line 36 on page 3 thereof the following new subsection:

“38.(2) The annual reports of the Board of Directors and auditors, respectively, shall be submitted to Parliament through the Minister of Transport and shall stand permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation”; And (b) renumbering the subsequent subsections in section 38 accordingly.

In essence the hon. member seeks to have both the Board of Directors' and auditor's annual report stand permanently referred to a committee of Parliament. It should be noted that the particular proposed Section 38.(1) of the clause does not seek the Board of Directors, annual report, and in that respect the hon. member is going beyond the scope of Clause 4.

In addition to this necessary distinction there remains the basic point in the second part of the amendment; namely, that the amendment seeks to have those reports stand permanently referred to any committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation. I must remind hon. members that this goes to the heart of the fundamental relationship between the House of Commons and its committees. Standing Order 65.(8) states:

[Traduction]

sujet pour tenter d'obtenir une gare sur les terrains de de Havilland?

Le président: Je crois que M. Bandeen a accepté de vous rencontrer, en privé, pour tenter de solutionner vos problèmes. Comme je l'ai déjà dit, je crois qu'il y a entente à ce sujet.

L'article 1 est réservé.

Les articles 2 et 3 sont adoptés.

L'article 4.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: J'ai ici un amendement à l'article 4 qui, je le crois, incorporerait au projet de loi une disposition que désirent y voir tous les intéressés, y compris le gouvernement. Et je propose que le Bill C-17 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 36, page 3, le nouveau paragraphe qui suit:

«38. (2) Les rapports annuels du conseil d'administration et des vérificateurs seront présentés au Parlement par l'entremise du ministre des Transports et seront automatiquement déferés à tout comité du Parlement ayant pour mandat d'examiner les questions relatives au transport»; et (b) renuméroter les paragraphes suivants de l'article 38 en conséquence.

Une voix: Quel plagiat!

M. Benjamin: Je ne vous ai pas montré mon amendement et vous ne m'avez pas montré le vôtre. Nous ne pouvons pas nous empêcher d'être tous les deux intelligents.

Le président: L'amendement proposé par M. Benjamin est le suivant:

«Que l'on modifie le Bill C-17 en (a) ajoutant immédiatement après la ligne 36-page 3, le nouveau paragraphe suivant:

«38. (2) Les rapports annuels du conseil d'administration et des vérificateurs seront présentés au Parlement par l'entremise du ministre des Transports et seront automatiquement déferés à tout comité du Parlement ayant pour mandat d'examiner les questions relatives au transport»; et (b) renuméroter les paragraphes suivants de l'article 38 en conséquence.

En fait, l'honorable député cherche à renvoyer de façon permanente à un comité du Parlement les rapports annuels et du conseil d'administration et des vérificateurs. Il est à noter que le paragraphe (1) de l'article proposé 38 ne parle pas du rapport annuel du conseil d'administration et donc à cet égard, l'honorable député va au-delà de la portée de l'article 4.

Outre cette distinction nécessaire, il reste le point fondamental de la deuxième partie de l'amendement; à savoir que l'amendement vise à faire renvoyer de façon permanente les rapports en question à un comité du Parlement créé aux fins de revoir les questions relatives au transport. Je dois rappeler aux honorables députés que la proposition en question va au coeur même de la relation fondamentale qui existe entre la Chambre et ses comités. Le Règlement 65(8) stipule:

[Text]

“(8) Standing committees shall be severally empowered to examine and enquire into all such matters as may be referred to them by the House, . . .”

This implies that only the House unless otherwise stated in the Standing Orders has the authority to refer matters to committees which are essentially creatures of the House. A committee cannot normally circumvent this traditional prerogative of the House by seeking to include an automatic referral to a committee in a statute.

Therefore in part the amendment is going beyond the scope of the clause and it also seeks to go beyond the normal powers of a committee by having the committee initiating its own order of reference by attempting to include an automatic and permanent reference in a bill. This . . .

Mr. Oberle: That is not Beauséne, that is Catch 22.

The Chairman: Order, please.

This, as members know, was a very important decision brought forth by the Chair and the committee members when we had Air Canada before us. After a long discussion by all members and even the presidents of the various corporations, it seemed to be agreeable that this clause be implemented so that committees would have the opportunity to question Crown corporations with regard to their operations. In that what I have reported to the committee with regard to the review of the motion before us and the intent of all honourable members, I feel that this particular clause is in order.

Mr. Collenette: On a point of order.

• (1705)

Mr. Collenette: It is on the decision . . .

The Chairman: On the debate on this motion?

Mr. Collenette: It is on this motion.

The Chairman: It is in order, then.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I would just try to add a few clarifying remarks. Last year when you were in the Chair and you permitted the referral of the Air Canada report, the automatic referral of the Air Canada report, to this Committee, the section dealing with both the auditor's report and the board of directors in Air Canada was referred to in that bill—I think it was Bill C-19—at the time.

The Chairman: Bill C-17, last time.

Mr. Collenette: But in this particular bill we do not have Section 40 of the act before us, so I would think it would be out of order in this particular case. But having said . . .

The Chairman: Are you challenging the Chair, Mr. Collenette?

Mr. Lapointe: The Chair said it was in order.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I was going to try to propose another way to deal with this particular motion. I ask your indulgence a bit, because yesterday, when I had discussions with the Clerk, there was some concern as to whether the law,

[Translation]

«(8) Les comités permanents sont autorisés individuellement à faire étude et enquête sur toutes les questions qui leur sont déferées par la Chambre, . . .»

Il en ressort donc que seule la Chambre, à moins que le Règlement ne prévoit le contraire, possède l'autorité de déferer des questions aux comités qui sont à toute fin pratique des créatures de la Chambre. Un comité ne peut pas, de façon normale, circonvenir la prérogative traditionnelle de la Chambre en cherchant à faire inclure dans une loi un renvoi automatique à un comité.

Par conséquent, l'amendement dépasse en partie la portée de l'article et cherche également à outrepasser les pouvoirs habituels d'un comité en prévoyant que le comité se donnera son propre ordre de renvoi en tentant d'inclure dans le projet de loi un renvoi automatique et permanent. Ceci . . .

M. Oberle: Ce n'est pas du Beauséne, cela sort de *Catch 22*.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Il s'agit, comme le savent les députés, d'une décision très importante rendue par la présidence et les membres du Comité lorsque la Société Air Canada comparait devant nous. Après de longues discussions, avec tous les membres du Comité et même avec les présidents des diverses sociétés de la Couronne, il semblait convenir d'appliquer le présent article de façon à ce que les comités aient l'occasion de questionner les sociétés de la Couronne sur leurs agissements. Vu le rapport que j'ai fait aux membres du Comité en ce qui concerne mon étude de la motion dont nous sommes saisis et vu l'intention de tous les honorables députés, j'estime que l'article en question est parfaitement recevable.

M. Collenette: Un rappel au Règlement.

M. Collenette: Au sujet de la décision . . .

Le président: Sur le débat concernant cette motion?

M. Collenette: C'est sur la motion.

Le président: C'est donc acceptable.

M. Collenette: Monsieur le président, j'aimerais ajouter quelques remarques pour plus de précision. L'an passé, vous étiez président et vous aviez permis le renvoi du rapport d'Air Canada, le renvoi automatique de ce rapport au comité. L'article qui avait trait à la fois au rapport du vérificateur et au conseil d'administration d'Air Canada était mentionné dans le bill—je crois qu'il s'agissait du Bill C-19 à ce moment-là.

Le président: C'était le Bill C-17.

M. Collenette: Mais dans ce bill-ci, nous n'avons pas l'article 40 de la loi devant nous, par conséquent, je crois que c'est irrecevable dans ce cas-ci. Cela dit . . .

Le président: Mettez-vous en doute la décision du président, monsieur Collenette?

M. Lapointe: Le président a déclaré que c'était recevable.

M. Collenette: Monsieur le président, je voulais vous proposer une autre façon d'accepter cette motion. Je demande votre indulgence, car hier lors de mes discussions avec le greffier, je me suis rendu compte qu'on s'inquiétait de savoir si la loi

[Texte]

as passed last year, on the Air Canada bill—which incorporated the referral of its committee report to this Committee—was really in order. There was no challenge initiated in the House of Commons, and therefore the Speaker did not have to make a ruling. But it could very well be that at some point in the future someone could challenge the legality of the statute with respect to the referral of the Air Canada report to its committee. I would suggest that perhaps the way to get around it, in this particular instance, is for these amendments to be moved at report stage. That would really get around any procedural problems that might occur, or any questions of the legality of what we are doing here today.

The Chairman: Thank you, Mr. Collette. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am very pleased that Mr. Benjamin has seen the light and got on the bandwagon and moved my motion for me. It certainly makes it much easier for me. But I suggest to the committee that, if there is some doubt about the wording, perhaps the wording I have proposed might be a little more acceptable. Mr. Chairman, I was quite surprised at your ruling, after giving all the arguments for the motion's not being in order, and I am very pleased that you did accept it as being in order. But I thought perhaps if, in the event that it may have been construed as going beyond the particular provisions of the proposed Section 38, the wording that I had selected might diminish that fear, to some extent. I know that it is somewhat disorderly to move two motions at the same time, but perhaps if one might be more in order than the other or one less in order than the other, you might be able to look at both of them. Perhaps, between the two of them, we might be able to work out one that is acceptable, without the prospect of its being challenged in the House. My motion is somewhat similar in nature. I will read it. That Bill C-17 be amended on page 3, clause 4, subsection 38(1)...

The Chairman: Order, please. We have to deal with the motion...

Mr. Stevens: He is not moving it. He is just telling you what it is all about.

Mr. Mazankowski: I did not tell you I was moving it. Bill C-17 be amended on page 3, clause 4, subsection 38. (1) hereto, by adding directly after line 36 the following thereof,

“38. (2) Every report tabled before Parliament under this section and supplemented by the Corporation's Annual Report stands permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.”

It is being assumed that if you have an auditor's report the auditor's report is usually with the annual report and is derived from the substance of the annual report. So I am assuming that when the auditor's report is, in fact, tabled, it would be supplemented by the annual report. That does not infringe upon Section 39.

The Chairman: Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: Maybe Mr. Benjamin would like to comment on the wording of Mr. Mazankowski.

[Traduction]

adoptée l'an passé concernant le bill d'Air Canada—qui englobait le renvoi du rapport à ce comité-ci—était vraiment acceptable. Il n'y a pas eu de question soulevée à ce sujet à la Chambre des communes et par conséquent l'Orateur n'a pas eu à prendre de décision. Mais il se peut très bien qu'à l'avenir quelqu'un mette en doute la légalité de la loi concernant le renvoi du rapport d'Air Canada à son comité. La façon de contourner cette difficulté, à mon avis, serait que ces amendements soient adoptés à l'étape du rapport. Ainsi, nous pourrions éliminer les problèmes de procédure qui pourraient se présenter ou toute question concernant la légalité de ce que nous faisons aujourd'hui.

Le président: Merci, monsieur Collette. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je suis très heureux que M. Benjamin ait vu la lumière et qu'il ait décidé de se lancer à l'attaque et qu'il ait proposé à ma place ma motion. Cela me rend les choses beaucoup plus faciles. Toutefois, je dirais aux membres du comité que s'ils ont des doutes au sujet du libellé, le libellé que j'ai proposé sera peut-être plus acceptable. Monsieur le président, j'ai été tout à fait surpris de votre décision, après tous les arguments démontrant que la motion n'était pas recevable. Je suis très content que vous l'ayez acceptée comme étant recevable. J'ai pensé, si le libellé était vu comme dépassant les dispositions de l'article 38 proposé, que le libellé que j'ai choisi pourrait jusqu'à un certain point diminuer ces craintes. Je sais que ce n'est pas tout à fait dans l'ordre de proposer deux motions en même temps, mais si l'une était recevable plus que l'autre ou une moins que l'autre, vous pourriez peut-être examiner les deux. Peut-être qu'entre les deux motions, nous pourrions arriver à quelque chose d'acceptable, sans courir le risque que notre décision soit remise en question à la Chambre. Ma motion est assez semblable, je vais la lire, que le Bill C-17 soit modifié à la page 3, article 4, sous-paragraphe 38(1)...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous devons étudier cette motion...

M. Stevens: Il n'est pas en train de la proposer, il ne fait que vous dire ce dont il s'agit.

M. Mazankowski: Je n'ai pas dit que je la proposais. Le Bill C-17 serait modifié à la page 3, article 4, sous-paragraphe 38(1) en ajoutant directement après la ligne 36 ce qui suit:

«38 (2) Chaque rapport déposé devant le Parlement en vertu de cet article auquel serait ajouté en supplément le rapport annuel de la société demeure déferé de façon permanente à tout comité du Parlement créé dans le but de réviser les questions concernant le transport.»

Nous supposons donc que si vous avez un rapport de vérificateur, ce rapport est habituellement annexé au rapport annuel et il découle en substance de ce rapport annuel. Par conséquent, je présume que lorsque le rapport du vérificateur est, en réalité, déposé, il pourrait être annexé en supplément au rapport annuel. Cela ne transgresse pas du tout l'article 39.

Le président: Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: M. Benjamin désire peut-être nous parler du libellé de M. Mazankowski.

[Text]

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am no expert on the rules of parliamentary procedure or legal wording. I leave it entirely to your judgment if Mr. Mazankowski's suggested wording is more in order than mine. Change my wording. It is fine with me.

• (1710)

I just wanted to point out also to Mr. Mazankowski that during the ten years I have been on this Committee, along with him and other members of all parties I have wanted this done every year. We have gone through three or four Ministers of Transport in those ten years and we are finally getting it, and it is something that has been desired by members on all sides of the House for a long time. So it is not any recent conversion on my part or any other member's part.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin, and Mr. Mazankowski. There is a very fine line between both motions. What I have read into the record pertains to both motions.

I have ruled that your motion, Mr. Benjamin, is in order. There is a slight difference in regard to Mr. Mazankowski's where he mentioned the corporation's annual report. But there is a very fine line. I feel that if the referral was made to committee the scrutinizing of the reports would be equal. The Minister has a comment on this.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I think in either case we may be doing something which would technically be open to challenge. But I think the spirit of the Committee last time in regard to the Air Canada Act and in regard to this one as well was in effect to put that proposition to the House, knowing that if it were challenged it might fall. But with what then amounts to unanimous consent in the House, procedurally it goes through and it becomes part of the law of the land and then is fully firm and effective. I think that is probably the assumption on which we can proceed.

Mr. Benjamin: Question.

The Chairman: On Mr. Benjamin's motion.

Motion agreed to.

Clause 4 as amended agreed to.

Clauses 5 to 7 inclusive agreed to.

The Chairman: It being 5.15 p.m. it is agreed that we will meet tomorrow at 9.30 a.m. to complete the clauses in regard to Bill C-17. I would like to thank the Minister and Dr. Bandeen and his officials for appearing before us today, and we will look forward to seeing you tomorrow at 9.30 a.m.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, je ne suis pas un expert en procédure parlementaire ou en libellé juridique. Je m'en remets entièrement à votre jugement pour décider si la formulation de M. Mazankowski est davantage recevable que la mienne. Modifiez mon libellé, je n'y ai aucune objection.

Je tiens seulement à dire à M. Mazankowski qu'au cours de mes dix années de travail au sein de ce Comité, comme c'est le cas pour lui et d'autres membres de tous les partis, j'ai voulu qu'on fasse cela à chaque année. Nous avons connu quatre ministres des Transports en ces 10 ans et enfin ce qui avait été souhaité depuis fort longtemps par les membres de tous les partis de la Chambre nous est accordé. Il ne s'agit donc pas d'une conversion récente de ma part ou de la part de tout autre membre.

Le président: Merci, monsieur Benjamin et monsieur Mazankowski. Il y a une très légère différence entre les deux motions. Ce que j'ai fait consigner au Procès-verbal se rapporte aux deux propositions.

J'ai décidé que votre motion est recevable, monsieur Benjamin. La légère différence figurant dans la motion de M. Mazankowski se rapporte à la mention du rapport annuel de la société. Cette distinction est toutefois bien tenue. Je crois que si on faisait ces deux renvois au Comité, l'étude des deux rapports serait à peu près semblable. Le ministre désire dire quelque chose là-dessus.

M. Lang: Monsieur le président, j'estime que dans les deux cas il se peut que nous proposons quelque chose qui soit contestable sur le plan technique. Mais je crois que les idées qui se dégageaient des travaux du Comité lorsqu'on a étudié la Loi constituant Air Canada et cette loi, visaient à faire cette proposition en Chambre, tout en sachant que si elle était contestée, elle pourrait être défaite. Toutefois, si on obtient le consentement unanime de la Chambre, la proposition suivra la filière de la procédure, deviendra partie intégrante des lois du pays et dès lors, sera en vigueur. Je crois que nous pouvons poursuivre nos travaux en fonction de cette hypothèse.

M. Benjamin: Votons donc là-dessus!

Le président: Sur la motion de M. Benjamin.

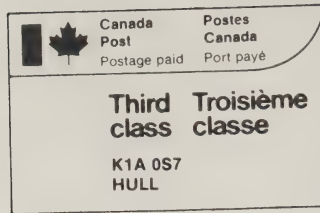
La motion est adoptée.

L'article 4 amendé est adopté.

Les articles 5 à 7 inclusivement sont adoptés.

Le président: Messieurs, il est 17 h 15, nous allons suspendre les travaux et nous convenons de nous réunir demain à 9 h 30 afin de terminer l'étude des articles du bill C-17. Je tiens à remercier le ministre ainsi que M. Bandeen et ses fonctionnaires de leur présence parmi nous aujourd'hui, et nous espérons vous voir demain à 9 h 30.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT
à:
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian National Railways:

Mr. R. A. Bandeen, President and Chief Executive Officer.

From the Department of Transport:

Mr. Ralph MacGougan, Assistant Deputy Minister—
Finance.

Des Chemins de fer nationaux du Canada:

M. R. A. Bandeen, président-directeur général.

Du ministère des Transports:

M. Ralph MacGougan, Sous-ministre adjoint—Finance.

3 HOUSE OF COMMONS

Issue No. 28

Friday, April 28, 1978

Chairman: Mr. John Campbell



CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 28

Le vendredi 28 avril 1978

Président: M. John Campbell

5 Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

CONCERNANT:

Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

INCLUDING:

The Fourth Report to the House

Y COMPRIS:

Le quatrième rapport à la Chambre

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell
Messrs.

Béchar	Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)
Benjamin	Gendron
Cadieu	Holt (Mrs.)
Dionne	Lapointe
(<i>Kamouraska</i>)	Lawrence

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell
Messieurs

Leblanc (<i>Laurier</i>)	McRae
Mazankowski	Savard
Murta	Towers
McCain	Trudel
McKenzie	Wood—20

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, April 27, 1978:

Mr. Béchar

replaced Mr. Lachance;

Mr. Langlois replaced Mr. Tessier;

Mr. Wood replaced Mr. McIsaac;

Mr. Parent replaced Mr. Robinson;

Mr. Duclos replaced Mr. Collenette;

Mr. Douglas (*Bruce-Grey*) replaced Mr. Harquail.

On Friday, April 28, 1978:

Mrs. Holt replaced Mr. Bussiè

replaced Mr. Langlois;

Mr. Leblanc (*Laurier*) replaced Mr. Parent;

Mr. McRae replaced Mr. Duclos.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 27 avril 1978:

M. Béchar

remplace M. Lachance;

M. Langlois remplace M. Tessier;

M. Wood remplace M. McIsaac;

M. Parent remplace M. Robinson;

M. Duclos remplace M. Collenette;

M. Douglas (*Bruce-Grey*) remplace M. Harquail.

Le vendredi 28 avril 1978:

M^{me} Holt remplace M. Bussiè

replaced M. Langlois;

M. Leblanc (*Laurier*) remplace M. Parent;

M. McRae remplace M. Duclos.

REPORT TO THE HOUSE

Friday, April 28, 1978

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTH REPORT

In accordance with its Order of Reference of Friday, March 3, 1978, your Committee has considered Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof, and has agreed to report it with the following amendment:

Clause 4

Add immediately after line 36, on page 3, the following subsection:

“(2), The annual reports of the Board of Directors and auditors, respectively, shall be submitted to Parliament through the Minister of Transport and shall stand permanently referred to any Committee of Parliament established for the purpose of reviewing matters relating to transportation.”

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-17, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 17, 18, 19 and 21 to 28 inclusive*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président

John Campbell

Chairman

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le vendredi 28 avril 1978

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément à son Ordre de renvoi du vendredi 3 mars 1978, votre Comité a étudié le Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois, et a convenu d'en faire rapport avec la modification suivante:

Article 4

Ajouter immédiatement après la ligne 36, à la page 3, le paragraphe suivant:

«(2) Les rapports annuels du conseil d'administration et des vérificateurs, respectivement, sont soumis au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et sont automatiquement renvoyés en permanence à tout comité du Parlement ayant pour mandat d'examiner les questions relatives aux transports.»

Votre Comité a ordonné la réimpression du Bill C-17, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicules nos 17, 18, 19 et 21 à 28 inclusivement*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, APRIL 28, 1978
(30)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:35 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Béchard, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Douglas (*Bruce-Grey*), Gendron, Mrs. Holt, Messrs. Lapointe, Leblanc (*Laurier*), Mazankowski, Murta, McKenzie, McRae, Savard, Towers, Trudel and Wood.

Other Members present: Messrs. Langlois, Oberle and Parent.

Witness: Mr. Ralph MacGougan, Assistant Deputy Minister—Finance, Department of Transport.

The Committee resumed consideration of Bill C-17, An Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 1.

The witness answered questions.

It was agreed,—That a document submitted by Mr. Mazankowski entitled "Supporting Data to Memorandum on Capital Structure Summary of Capital Revision Act (1952)" be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (*See Appendix "TC-8"*).

Clause 1 carried.

The Title carried.

The question being put,—"Shall the Bill, as amended, carry," it was agreed to on the following division:

YEAS

Messrs.

Béchard	Leblanc (<i>Laurier</i>)
Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)	McRae
Gendron	Savard
Lapointe	Trudel—8

NAYS

Messrs.

Cadieu	Murta—3
Mazankowski	

On motion of Mr. Lapointe, the Committee ordered a reprint of Bill C-17, as amended, for the use of the House of Commons at the report stage.

PROCÈS-VERBAL

LE VENDREDI 28 AVRIL 1978
(30)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 35 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Béchard, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Douglas (*Bruce-Grey*), Gendron, M^{me} Holt, MM. Lapointe, Leblanc (*Laurier*), Mazankowski, Murta, McKenzie, McRae, Savard, Towers, Trudel et Wood.

Autres députés présents: MM. Langlois, Oberle et Parent.

Témoin: M. Ralph MacGougan, sous-ministre adjoint, finances—ministère des Transports.

Le Comité reprend l'étude du bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Le Comité poursuit l'étude de l'article 1.

Le témoin répond aux questions.

Il est convenu,—Que le document soumis par M. Mazankowski, intitulé «Données à l'appui du mémoire sur la composition du capital—Résumé de la Loi sur la révision du capital des Chemins de fer nationaux (1952)» soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour (*Voir Appendice «TC-8»*).

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

La question suivante est mise au voix,—"Le bill modifié est-il adopté?" A quoi il est répondu affirmativement par 8 voix contre 3:

EN FAVEUR

MM.

Béchard	Leblanc (<i>Laurier</i>)
Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)	McRae
Gendron	Savard
Lapointe	Trudel—8

CONTRE

MM.

Cadieu	Murta—3
Mazankowski	

Sur motion de M. Lapointe, le Comité ordonne la réimpression du bill C-17, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Ordered:—That the Chairman report Bill C-17, as amended, to the House of Commons.

At 11:00 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Il est ordonné:—Que le président fasse rapport à la Chambre des communes du bill C-17, tel que modifié.

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Friday, April 27, 1978

• 0936

[Text]

The Chairman: Order, please, we have a quorum. We will continue consideration of Bill C-17, an Act to amend the Canadian National Railways Capital Revision Act and the Railway Act and to amend and repeal certain other statutes in consequence thereof.

All the clauses in the bill have been passed except Clause 1. I will now call that clause.

On Clause 1

The Chairman: We have as our witness this morning Mr. Ralph MacGougan, Assistant Deputy Minister, Finance, Department of Transport. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, as you will undoubtedly agree, we have had a fairly extensive debate on this particular piece of legislation. I think we have had some excellent witnesses and we have had some excellent testimony brought before this Committee, not only in connection with the contents of this bill, but indeed also with the future projections of the railway, its policies, its priorities and basically its program over the next five years.

The evidence we have received also revealed some very deep-rooted concerns emanating from some sectors of the transportation industry and especially the trucking industry. In spite of the verbal assurances, both from the minister and from the president of CN, that this bill will in no way give it the leverage to abuse its powers in terms of affecting the balance of competition, I think that in the minds of many of us there is a very deep-rooted concern and a great deal of sympathy to the concerns that have been expressed by the trucking industry. I believe that the minister has really failed to take into regard and has failed to seriously consider and recognize the legitimate concerns of the trucking industry, much along the same lines as he did when we were considering a bill similar in nature and with regard to another Crown corporation, namely Air Canada.

I realize it may not be appropriate to comment on legislation that has been passed by this Committee, but I think we have to draw it to your attention and to the Committee's attention that at the time, if you will recall, sir, we on this side did express some very deep and real concerns about the extra broad powers and prerogatives that were being awarded to Air Canada at that particular time, I refer particularly to Clause 6(2) of that particular bill which in fact gave the authority to Air Canada, with the blessing of the Governor in Council, to allow it to engage in any activity, any activity not otherwise authorized in that particular piece of legislation, which really would have had the effect of giving Air Canada the power and the prerogative, with the blessing of the Governor in Council, to establish a peanut stand, for example, or get into the beer business, because that reference was very broad indeed. Of course, we raised that issue and fought it in Committee, and we were voted down. But, lo and behold, the wisdom and the sanity of the honourable members in the other place seized on this particular clause too and, to put it bluntly, said that the

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le vendredi 28 avril 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre, nous avons le quorum. Nous poursuivons l'étude du Bill C-17, Loi modifiant la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada et la Loi sur les chemins de fer et modifiant ou abrogeant en conséquence certaines autres lois.

Tous les articles du bill ont été adoptés, sauf l'article 1 que je mets maintenant en délibération.

L'article 1.

Le président: Nous accueillons ce matin M. Ralph MacGougan, sous-ministre adjoint des finances, ministère des Transports. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, vous conviendrez sans doute que le débat portant sur ce projet de loi a été assez long. Nous avons entendu d'excellents témoignages non seulement au sujet du libellé du projet de loi, mais aussi sur les prévisions du C.N., ses politiques, ses priorités, en substance son programme pour les cinq prochaines années.

Au cours des audiences, certains secteurs de l'industrie des transports ont aussi exprimé des préoccupations sérieuses, notamment le secteur du camionnage. Bien que le ministre et le président du CN nous aient tous deux assuré que le bill ne permettra aucunement à la compagnie d'abuser de ses pouvoirs et de nuire ainsi à la concurrence, bon nombre d'entre nous conservent des préoccupations sérieuses et une grande sympathie envers les inquiétudes exprimées par le secteur du camionnage. J'estime que le ministre a fait abstraction des préoccupations légitimes du secteur du camionnage, comme il l'a fait lorsque nous avons étudié un projet de loi semblable portant sur une autre société de la Couronne, Air Canada.

Il n'est peut-être pas opportun de discuter d'une loi qui a déjà été adoptée par ce Comité, mais il faut signaler au Comité qu'à ce moment-là, les députés de ce côté de la table avaient exprimé de sérieuses réserves quant aux vastes pouvoirs supplémentaires conférés à Air Canada par ce projet de loi. Je me reporte à l'article 6(2) de ce projet de loi par lequel le gouverneur en conseil autorisait Air Canada à s'engager dans n'importe quel genre d'activité non mentionnée ailleurs dans le bill. Une telle disposition aurait en fait eu pour conséquence de permettre à Air Canada, avec l'autorisation du gouverneur en conseil, de gérer un kiosque à frites, par exemple, ou de s'occuper de la vente de bière, car aucune limite n'était imposée. Bien entendu, nous nous sommes opposés à cette disposition au sein du Comité, mais nos amendements ont été rejetés. Toutefois, dans leur sagesse, les membres de l'autre endroit ont relevé cette anomalie et se sont opposés catégoriquement à l'adoption de ce bill sans modification de cet article.

[Texte]

buck stops here and we will not allow this bill to pass without some amendment in that particular section.

• 0940

And so it was amended, in spite of the Minister's persistence that it was nothing to worry about. But after it was amended in the Senate, the Minister then agreed that it was a good move and a good amendment, which we supported in the House, and subsequently the bill has been passed.

But this legislation, sir, has to be looked upon not only in so far as it will serve the next five or ten years. It is a piece of legislation that we hope will survive the test of time and survive the economic, political and social vicissitudes of the nation over the many years to come. This is not the first time that CN has been before Parliament to engage in reorganizing its capital structure, and it is not the first time that it has been before Parliament to have its debt reduced.

The Minister of Transport and the Prime Minister have attempted to equate this bill, the recapitalization bill, with an automatic saving to the federal government. I think that statement has been distorted and it certainly really does not have much foundation in fact.

It has also brought out the fact that there are still many unknowns about the impact of this legislation. I think one of the things that concerns us, and is very central to this whole issue of government involvement and government participation in the transportation sector, is the important question of equal treatment to all modes. This particular move, in our view, distorts or will have a tendency to distort the competitive balance that now exists in the transportation industry. I think it has been government-stated policy that if it is to intervene or to participate in any way, shape or form, it should participate on the basis of equality to all modes. We see this bill as a violation of that policy.

Another thing that concerns us is that the hearings to date have really failed to convince me, and I am sure I speak for my colleagues, of the need for this bill in terms of the public interest—and I think that is the way we have to weigh it. It seems to us that it is more or less an exercise in financial manipulation.

The other thing that concerns us is the fact that, in our attempts to tighten up the control and the accountability from a parliamentary point of view, we have failed to do that in this bill in any measurable way other than the amendment accepted yesterday, which would have the effect of ensuring that the annual report would be automatically referred to the Standing Committee on Transportation and Communications, and that certainly is a step in the right direction. But when we look at the concern with respect to Crown corporations and their relationship to Parliament, there is no question in my mind, and I am sure there is no question in the minds of most members, that there are some very serious steps that have to be taken to ensure that the accountability and the control are tightened up. We have not really done a very good job in that particular area with respect to this bill. It seems to me that when there is an issue such as the concern about crown corporations, and there is the reference to the Auditor General when he indicated that management and control mechanisms in many cases were weak and ineffective and that something

[Traduction]

Il a donc été modifié bien que le ministre se soit obstiné à prétendre qu'il n'y avait pas là de quoi s'inquiéter. Toutefois, après que le Sénat eut apporté une modification, le ministre a convenu qu'il s'agissait d'un amendement valable que nous avons appuyé à la Chambre. Ensuite le bill a été adopté.

Il ne faut pas envisager les effets de ce projet de loi pour une période de cinq ou dix ans seulement. C'est une loi qui, nous l'espérons, survivra à l'épreuve du temps des points de vue économique, politique et social pendant bien des années encore. Ce n'est pas la première fois que le CN demande au Parlement de réaménager la structure de son capital, et ce n'est pas la première fois non plus qu'il demande une réduction de sa dette.

Le ministre des Transports et le premier ministre ont voulu nous faire croire que ce projet de loi entraînerait automatique- ment des économies pour le gouvernement fédéral. J'estime qu'une telle assertion est sans fondement.

On s'est aussi rendu compte que les répercussions de cette loi étaient encore bien incertaines. Un aspect qui nous préoccupe, et qui est un élément fondamental de la participation gouvernementale dans le secteur des transports, est la question cruciale du traitement égal de tous les participants. A notre avis, cette mesure contribuera à modifier l'équilibre de la concurrence existant à l'heure actuelle dans l'industrie des transports. Le gouvernement a déclaré officiellement qu'il n'interviendrait jamais d'une façon qui ne soit pas équitable pour tous les participants. Nous estimons que ce bill va à l'encontre de cette politique officielle.

D'autre part, jusqu'à maintenant les réunions du Comité ne m'ont pas convaincu, ni mes collègues, que ce bill était dans l'intérêt de la population... et c'est ce qui doit nous motiver. Nous estimons qu'il s'agit vraiment d'une manipulation financière.

De plus, nous avons tenté d'accroître le contrôle du Parlement, mais nous n'avons réussi qu'à faire accepter hier un amendement par lequel le rapport annuel de cette société sera automatiquement renvoyé au Comité permanent des transports et des communications, ce qui est certainement un pas dans la bonne voie. Or, pour améliorer les rapports entre le Parlement et les sociétés de la Couronne, il faut absolument, et la plupart des députés sont certainement d'accord avec moi, prendre des mesures concrètes pour assurer un contrôle plus strict et une plus grande responsabilité de la part des sociétés. Ce projet de loi n'y contribuera certainement pas. Les sociétés de la Couronne sont l'objet de bien des préoccupations et le vérificateur général a signalé que les mécanismes de gestion et de contrôle étaient souvent inefficaces et qu'il fallait absolument prendre des mesures... une commission royale d'enquête étudie maintenant cette question, et on s'attend à ce que les nouvelles lois... il me semble qu'il aurait certainement mieux valu attendre les recommandations de la Commission royale d'enquête ou les propositions législatives qui doivent être présen-

[Text]

had to be done—we now have a royal commission studying this matter, we are expecting new legislation—it seems to me it would certainly have been advisable to await the recommendations of that royal commission or await the legislative package that would be introduced with respect to crown corporations before proceeding with a bill of this magnitude, which has the impact of restructuring the capital arrangements of one of our biggest crown corporations.

• 0945

Mr. Chairman, I am not sure whether I am limited here to 10 minutes or whether I may have to allow someone else to intervene and then continue, but I assure you that whether I have to do this in spasms or in one full shot, I want to say something more about this bill before it is voted on.

In summary, the bill really sets out to do a number of things, from the government's point of view. First of all, it eliminates the necessity of the government purchasing the 4 per cent preferred shares, which amount to roughly \$80 million, based upon 3 per cent of the gross revenue of the national system. It eliminates the necessity of the federal treasury meeting the deficits which have arisen from time to time; and that is looked upon as a very important element in this bill, in that the government now finds itself not having to lay out that cash.

The third point this bill provides is the improvement in the debt-equity ratio, which is now something on the order of 62 per cent. The passage of this bill will adjust that debt to somewhere on the level of 42 per cent, which would be precisely the same level as the CPR, or the CP consortium. The conversion of the \$808 million debt into equity will then place, we are told, the CN on a par with the average industry and will assist in enabling to assess the efficiency and the economic performance of the company. It would now, we are told, give the CNR a better opportunity to obtain its capital requirements from the private sector rather than from the government through the minister of Finance, and in light of the desperate and critical cash shortage the government finds itself in, I suppose that is a step in the right direction from a national point of view.

On the other hand, as far as the interest on the \$808 million worth of public money that is being written off, that will be forgone. Twenty per cent of the profits after deductions will go to the treasury and we are told that over the next five years the government, or the federal treasury, will be roughly \$135 million better off than it is at the present time.

We are told that it is going to improve management morale. I do not know about management morale, but it is quite obvious that we have a moral problem in the operations of CN, in the manner in which some of the employees are being transferred to VIA Rail Canada Inc. In spite of the assurances of Dr. Bandeen and the assurances of the Minister of Transport, we, as members of Parliament, continue to receive letters from these employees who are being transferred to VIA Rail and, as a result, are suffering the loss of seniority, et cetera, and I think that issue is going to continue to surround us for quite some time.

[Translation]

tées relativement aux sociétés de la Couronne avant de présenter un projet de loi de cette envergure qui prévoit la restructuration du capital d'une de nos plus grandes sociétés de la Couronne.

Monsieur le président, je ne sais si je dois me limiter à 10 minutes ou si je dois passer la parole à quelqu'un d'autre, quitte à revenir ensuite, mais que ce soit fait tout d'une traite ou par bribes, je vous assure que j'ai bien d'autres choses à dire au sujet de ce projet de loi avant qu'il ne soit adopté.

En résumé, le gouvernement prend un certain nombre de mesures grâce à ce projet de loi. Tout d'abord, le gouvernement ne sera plus tenu d'acheter les actions privilégiées à 4 p. 100 qui représentent environ \$80 millions et qui sont calculées en fonction de 3 p. 100 des recettes brutes du réseau national. Deuxièmement, le Trésor public n'aura plus aucune responsabilité à l'égard des déficits de la société, qui sont un élément très important de ce projet de loi, ce qui veut dire que le gouvernement ne sera plus obligé de faire des déboursés.

Troisièmement, le projet de loi réduit le ratio d'endettement qui s'élève actuellement à environ 62 p. 100 à environ 42 p. 100, c'est-à-dire précisément le même pourcentage que le CP, ou le consortium CP. On prétend que la conversion de la dette de \$808 millions en capital-actions placera le CN dans la même position financière que ses concurrents et permettra de mieux évaluer son efficacité et son rendement économique. De plus, il sera plus facile, nous dit-on, pour le CN, d'obtenir ces capitaux du secteur privé plutôt que du gouvernement par l'entremise du ministre des Finances. Étant donné la situation financière désespérée du gouvernement actuel, je suppose que cette initiative est dans l'intérêt du pays en général.

D'autre part, on annule tout intérêt sur un montant de \$808 millions et cela représente une perte sèche. Vingt pour cent des bénéfices après impôt seront versés au Trésor et on nous dit qu'au cours des 5 prochaines années, le gouvernement fédéral recevra \$135 millions de dollars de plus qu'à l'heure actuelle.

On nous dit que ce projet de loi encouragera la direction de la société. Je n'en sais rien, mais il est évident que les transferts d'employés à VIA Rail Canada Inc. sont un important facteur de découragement. Malgré les assurances que nous avons reçues de M. Bandeen ainsi que du ministre des Transports, nous, députés au Parlement, continuons de recevoir des lettres d'employés qui sont mutés à VIA Rail et qui perdent ainsi leur droit d'ancienneté et d'autres avantages. Le problème risque de se poser encore pendant quelque temps.

[Texte]

• 0950

We have the pension issue, about which my colleague, Mr. McKenzie, has been deeply concerned, and there again, in spite of some of the assurances, there is some uncertainty and there is a suspicion that the pensioners are not, in fact, getting their fair break in this particular area. Really what we have here, sir, is, in my view, an exercise which is going to pretty up the picture for CN, an exercise in financial manipulations.

In the course of the hearings we have had, as I said earlier, difficulty in accepting the fact that the passage of this bill would result in the immediate saving of \$100 million to the federal government. To me that statement is just not true. First of all, there never was an obligation on the part of the government since 1960 to purchase the preferred shares. That has been documented and clearly confirmed. There was a period for nine years from 1952 to 1960 in which the government was asked and compelled to purchase the 4 per cent preferred shares as a result of the recap bill of 1952, and to suggest, both on the part of the Prime Minister and the Minister of Transport, that an immediate saving of \$100 million would result is purely an exercise in semantics and pure flimflam.

I want to deal with the depreciation argument for a moment. We came up with a figure of \$808 million. It was a compromise figure, we are now told, and there really was no rationale on the thing. I understand that CN approached the government for a much larger amount than the \$808 million, but through negotiating and compromise there was a consensus reached that they would pick this \$808 million depreciation figure which had not been taken before and that would doctor up the thing so that we could have a fairly realistic dead-equity ratio in relationship to the industry.

It has to be noted, sir, that the \$808 million depreciation occurred largely before 1952, and the adjustment was to have been made in 1956, so there was a 29-year period in which the bulk of the \$808 million had been accrued. If that depreciation had been taken into account in 1952, you could have justifiably claimed twenty-nine thirty-thirds of the \$808 million, which would have resulted in \$710 million. If the depreciation argument is valid today, it surely would have been valid then, and if that had been taken into account at that time, it would have certainly put CN in a much better dead-equity position than that which was achieved at that time.

If you look at it another way, if the depreciation had been taken on a yearly basis over the years, we would have had the effect of another \$24 million loss on an average for each successive year. After the 1952 recap, I want to remind honourable members, there was a net debt to the CNR of some \$736 million.

If my time has expired you can just indicate and . . .

The Chairman: I am sorry to interrupt the honourable member. I have allowed him an additional six minutes and I do have two other questioners. I will put him on the second

[Traduction]

Il y a par ailleurs le problème de la pension qui inquiète au plus haut point mon collègue M. McKenzie. Là encore, malgré toutes sortes d'assurances, il subsiste des doutes. Il est permis de se demander si les retraités obtiendront justice. A mon avis les présentes mesures ont simplement pour effet d'améliorer l'image du CN. Tout ce qu'on fait, c'est changer les chiffres.

Tout au long des audiences, nous avons eu bien du mal à accepter que l'adoption de ce bill pourra se traduire par une économie de 100 millions de dollars pour le gouvernement fédéral. Moi, je n'y crois pas du tout. D'abord, le gouvernement ne s'est jamais engagé depuis 1960 à acheter des actions privilégiées. La preuve en a été faite. Il y a eu une période de 9 ans, de 1952 à 1960, au cours de laquelle le gouvernement a été tenu d'acheter 4 p. 100 des actions privilégiées par suite du bill de recapitulation de 1952. A mon avis, quand le premier ministre et le ministre des Transports affirment que ce bill va pouvoir épargner 100 millions de dollars au gouvernement, ils essaient de faire un tour de passe-passe.

Maintenant, je vais parler de l'amortissement. Nous avons entendu parler de 808 millions de dollars. Maintenant nous savons que c'est un chiffre tout à fait arbitraire. Il ne répond à aucune logique précise. Si je comprends bien, le CN a demandé un montant beaucoup plus important au gouvernement, mais à la suite de négociations et de compromis de part et d'autre, il a été décidé d'adopter ce chiffre de 808 millions de dollars. Il n'en avait pas été question auparavant. Il s'agissait de masquer la réalité et d'en arriver à un rapport dette-avoir réaliste par rapport au reste de l'industrie.

Il convient de noter que l'amortissement des 808 millions de dollars est intervenu en grande partie avant 1952 et que le rajustement aurait dû être fait en 1956. Il y a donc une période de 29 ans sur laquelle les 808 millions de dollars auraient dû courir. Si cet amortissement était entré en ligne de compte en 1952, on aurait pu avec raison réclamer 29 trente-troisièmes de 808 millions de dollars, soit 710 millions de dollars. Si l'argument vaut aujourd'hui, il aurait sûrement valu à ce moment-là. Et s'il avait été pris en considération, il aurait certainement contribué à mettre le CN en bien meilleure posture pour ce qui est du rapport dette-avoir que ce n'est le cas maintenant.

En d'autres termes, si on avait tenu compte de l'amortissement plus tôt, on aurait eu des pertes additionnelles de 24 millions de dollars en moyenne annuellement. Après la recapitulation de 1952, la dette nette du CN, je le signale aux honorables députés, s'établissait à quelque 736 millions de dollars.

Si mon temps de parole est écoulé, vous pouvez simplement . . .

Le président: Je regrette de devoir interrompre l'honorable député. Je lui ai accordé 6 minutes supplémentaires. J'ai encore deux noms sur ma liste. Je l'inscris pour un second tour, ainsi il pourra continuer plus tard. Monsieur Murta.

[Text]

round and he can continue his comments if he wishes. Mr. Murta.

• 0955

Mr. Murta: Mr. Chairman, my comments also will be in a general vein because we are in the closing stages of the legislation. I would like to put a few points on the records, I guess my concerns on Bill C-17. I am talking for myself primarily and I am not convinced completely with the savings in money that CNR will accrue from Via Rail, from the picking up of the grain deficits which are going to take place and also the recapitalization. This is all fine and dandy for the CNR.

We feel as protectors, I suppose, of the public purse, to some extent we should have a few more safeguards built into the bill. Although the management of the CNR, Dr. Bandeen, has been pretty straight-forward with the Committee, we believe he is a good competent man to have at the helm of the CNR at this particular time. I cannot help but think as my colleague Gordon Towers said in a meeting a few days ago that possibly the same arguments for recapitalization of this bill have not been presented before and we are concerned that possibly at some time in the future the same arguments might not be presented again.

We take the \$808 million write-off as something which is pretty major. It has given us a chance to have a look at the CNR in a way that we have not possibly been able to do before. Now that we can have the annual reports referred automatically to the Committee it is certainly going to be a help but we still feel that there is some doubt in our minds that the public interest possibly might not be served as well as it need be by this particular write-off.

The Canadian Trucking Association have presented what we consider is a very good brief and they have raised a number of points, a number of problems that they see in the legislation and I would like to run once again briefly over the points that they mention, some of the safeguards that they would have liked to have seen and frankly we would have liked to have seen in the legislation.

I say this because I certainly do not have any doubt in the ability of the current management team at CN but that can change and that is something that the Committee will not have to deal with but some other transportation committee may in the future. I think we probably should have taken a bit longer to see whether or not the safeguards that were mentioned, that we have all talked about, were incorporated in the legislation.

The Canadian Trucking Association along with ourselves would have liked to have seen some guarantee that the CNR will not be increasing the percentage of its market by virtue of the write-off that we are giving it in various areas of transportation. I can only say to this that although the management has given us the guarantees that it will not be doing it certainly in the near future, and I think we have projections until 1983, that still is not in my way of thinking a good enough or positive enough kind of guarantee to pass a bill which will write off \$808 millions because it could happen. The independent transportation people in this country have what I consider

[Translation]

M. Murta: Monsieur le président, mes remarques seront d'ordre général puisque nous en sommes à la dernière phase de l'étude de cette mesure. Je voudrais que certains points soient consignés, au sujet du Bill C-17. Je parle en mon nom, mais je ne suis pas tout à fait convaincu que les économies que le CN réalisera grâce à Via Rail, et à la compensation du déficit du transport des grains, ainsi qu'à sa restructuration financière. Tout cela est très très joli.

A titre de protecteurs des deniers publics, je crois que nous devrions exiger que ce projet de loi comporte un plus grand nombre de garanties. Le directeur du CN, M. Bandeen, s'est exprimé très directement devant ce comité. C'est un homme très compétent et nous nous félicitons de ce qu'il soit à la tête du CN. Comme l'a dit mon collègue, Gordon Towers, il y a quelques jours en réunion, je ne peux pas m'empêcher de penser que nous n'avons pas pris connaissance des arguments en faveur de la restructuration financière du CN, prévue par ce projet de loi auparavant, et que ce sera peut-être également le cas à l'avenir.

Prenons l'exemple de la radiation de la dette de 808 millions de dollars. Cette mesure nous a donné la possibilité d'étudier la structure du CN comme nous n'avions jamais pu le faire par le passé. Le renvoi automatique des rapports annuels du CN devant ce comité sera certainement utile, mais certains doutes subsistent encore dans nos esprits, et nous ne sommes pas certains que cette radiation servira l'intérêt public.

L'Association canadienne des camionneurs nous a présenté un mémoire excellent où elle souligne les différents problèmes que pose ce projet de loi. J'aimerais passer en revue les garanties que cette association et nous-mêmes aimerions voir intégrer dans ce projet de loi.

Je ne mets pas en doute la capacité de l'équipe actuelle de la direction du CN, mais cette équipe peut changer et le comité des transports aura, un jour ou l'autre, affaire à elle. Nous aurions peut-être dû nous pencher davantage sur la question de savoir si les garanties dont on a parlé sont réellement intégrées au projet de loi.

L'Association canadienne des camionneurs et nous-mêmes souhaiterions obtenir l'assurance que la radiation de la dette du CN ne lui permettra d'accroître le pourcentage du marché qu'il occupe, dans différents secteurs des transports. Bien que la direction nous ait affirmé que cela ne sera pas le cas à l'avenir, et ces prévisions portent jusqu'à l'année 1983, cela ne me semble pas une garantie suffisante pour adopter un projet de loi qui aura pour effet de radier une dette de 808 millions de dollars. Tous les membres indépendants de l'industrie des transports au Canada nourrissent des craintes que j'estime légitimes, et si de telles garanties ne sont pas intégrées au

[Texte]

a legitimate fear and because we could not put any safeguards in the legislation I think it is a fear that this Committee is going to have to watch and watch very closely.

• 1000

Another area that I think we should look at as a Committee after this legislation is passed, and keep a vigilance on, is that if there is any continuing debt in the CNR, the Committee should have the power and the ability to call witnesses to find out why, and to do that in a pretty forthright manner and do it without any hesitation whatsoever.

Dr. Bandeen, I believe, has given his assurance to the Committee that if the CNR does come up with a debt in the next few years—certainly a deficit is far removed from his projections—he would certainly be willing to appear before the Committee and have the Committee go over the whole operation of the CNR in probably a greater in-depth method than we have done at the present time or that we could possibly do even during the estimates.

So I think that is another area that this Committee and also this Parliament is going to have to look at.

I think any future debt that may be incurred—of course we do not want to see it, but then that is always the possibility that it may incur—should require specific parliamentary legislation to deal with that debt so that Parliament itself has an open method of once again having an in-depth look at the management of the CNR.

We frankly feel, and I think I can speak for all members of our party that, given the recapitalization and given the removal really or relief of debt in terms of the passenger service, VIA rail, given what appears to be the relief of a deficit into the grain end of it in relation to western grain transportation, the CNR has got quite a positive economic package from the government without really any strings attached except the guarantee from the management that they are going to do their best in some projections in terms of the kind of profit picture they have.

That being what it may, being something that is really out of our hands now, we feel that in terms of the public interest, the safeguards maybe are not there. Because of that we are very hesitant to support the bill as it now stands and we would hope to have further discussion on this very important piece of legislation at report stage and also in the House of Commons.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman.

One of the concerns that I think I have is: what actually are we getting for this relief of debt? We discussed it with Dr. Bandeen and to the best of my ability I think all that is actually going to happen is that the morale within the officials of the CNR are going to be greater, and as a result of better morale it is going to become more efficient.

Certainly, Mr. Chairman, I can see that the exact opposite could hold true, that quite often when either an individual or a business or a corporation is in debt, they work better and more efficiently to get out of debt. And when one considers that the

[Traduction]

projet de loi, je pense que ce comité devra se montrer extrêmement vigilant.

Une fois que ce projet de loi aura été adopté, je crois que ce comité devrait avoir le pouvoir et le droit, au cas où le CNR contracterait de nouvelles dettes, de convoquer sans hésiter—et immédiatement—des témoins, afin de connaître les raisons de ces dettes.

M. Bandeen a assuré le comité que si le CN contractait de nouvelles dettes au cours des prochaines années—bien qu'il soit loin d'envisager un déficit—il serait prêt à comparaître devant le Comité, afin que ce dernier étudie de façon plus approfondie que nous ne l'avons fait jusqu'à présent, même pendant l'étude du budget, la gestion financière du CN.

Je crois que ce comité ainsi que le Parlement devront s'atteler à cette tâche.

Nous ne souhaitons pas que le CN contracte de nouvelles dettes, mais si cela se produisait, nous devrions faire en sorte que le Parlement, par le biais d'une loi parlementaire précise, puisse étudier en détail la gestion du CN.

Nous avons le sentiment, et je parle ici au nom de tous les membres de mon parti, que, étant donné la restructuration financière du CN et étant donné la radiation de sa dette par le biais du service-voyageurs, Via Rails, étant donné ce qui semblait être l'absorption du déficit du transport de grains dans l'Ouest, le CNR a bénéficié de la part du gouvernement d'un arrangement économique tout à fait avantageux, sans être lié par la moindre obligation, à l'exception de l'engagement qu'a pris la direction de faire de son mieux pour accroître les profits.

La situation étant ce qu'elle est, c'est-à-dire tout à fait hors de notre contrôle, nous estimons que les garanties susceptibles de défendre l'intérêt public ne sont pas prévues par cette loi. C'est pour cette raison que nous hésitons à appuyer ce projet de loi tel qu'énoncé, et nous souhaiterions avoir de nouvelles discussions à l'étape du rapport ainsi qu'à la Chambre des communes.

Le président: Merci, monsieur Murta. Monsieur Towers.

M. Towers: Merci, monsieur le président.

Quels sont les avantages que nous retirons de la radiation de la dette du CN? Nous en avons parlé avec M. Bandeen, et j'ai cru comprendre que cette mesure aura pour seul résultat d'améliorer le moral des fonctionnaires du CN, qui, par conséquent, accroîtront leur efficacité.

Monsieur le président, le contraire peut être tout aussi vrai. En effet, lorsqu'un particulier ou une entreprise ou une société est endettée, les employés travaillent mieux et davantage afin de s'en sortir. Si l'on pense que le CN espère réaliser des profits à

[Text]

CNR hopes to make a profit in the future, it seems rather ironic that at this time we would have a bill before the House requesting a relief of debt. This is one of the reasons, primarily, that we wanted to have the Auditor General before this Committee to take a real, serious look at this because the Auditor General is very influential I think in the discussion that has taken place with regard to what is happening in government policy.

Now we have had the write-off of the debt of the Seaway of \$700 million. We had a write-off of debt in AECL, and the Auditor General made observations on both of those. And he does have a great deal of offer.

• 1005

I am wondering, Mr. Chairman—and I do not know whether Mr. MacGougan can answer this question or not—are we dealing here with a policy of CN, or are we dealing with a policy of government? It could well be that the government intends to wipe out all these debts. And in working out the debt of the CN, is it creating unfairness for the trucking industry and for its major competitor? And really I think that is what we are talking about. And in wiping out this debt, also what are we getting in exchange for it? Are we getting a better roadbed for the CN? Are we getting more improved rolling stock? What are we actually getting for it? I am sure that members on this side are—I know they are reasonable people but they are also realistic and want to get a return for the buck spent. Mr. Chairman, if Mr. MacGougan could enlarge on this question of mine as to whether or not this is CN policy or whether this is government policy—did this request come from CN or did it come from government?

Mr. MacGougan: Mr. Chairman, I think I will comment on two things: first I would say it is not an over-all government policy. This policy is really specifically applicable I think to CN. As to the second part of your question, I think the initiative was a joint one. The CN, as hon. members have mentioned throughout these discussions, for many years have been approaching the government, the Department of Finance, the Department of Transport and so on in regard to this imbalance in its debt equity structure. It was therefore a joint analysis or a joint study that led to the drafting of the bill, Mr. Chairman.

Mr. Towers: With regard to the government policy of writing off debt, why then are we writing off a debt for the Seaway? Why did we write it off for AECL? I could go into other areas where the debt is being wiped off, sir. It would seem to me that we are wiping off more debt now than at any time that I have been in the House of Commons, and it would certainly suggest to me that it is government policy to wipe it off.

Mr. MacGougan: Mr. Chairman, I cannot comment on AECL because I am not familiar with it, but comparing the CN debt with the Seaway debt, in the case of the Seaway it was simply a case that there was no way that the revenues that

[Translation]

l'avenir, il semble ironique que le projet de loi dont est saisie la Chambre vise à alléger la dette de cette compagnie. C'est une des raisons pour lesquelles nous souhaitons que le vérificateur général compare devant ce comité, afin d'étudier sérieusement cette question. En effet, le vérificateur général est particulièrement influent au niveau des politiques gouvernementales.

D'autre part, nous ne devons pas oublier que la dette de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent, qui s'élève à 700 millions de dollars, a été radiée, elle aussi. La dette de l'AECL a été également radiée et le Vérificateur général a commenté ces deux mesures, et il avait énormément de choses à dire.

Je me demande, monsieur le président, et je ne sais pas si M. MacGougan peut répondre à cette question, si nous avons ici affaire à une politique du CN ou à une politique du gouvernement. Le gouvernement a peut-être l'intention de radier toutes ces dettes. Mais en radiant la dette du CN, ne trouvez-vous pas qu'il agisse de façon injuste à l'égard de l'industrie du camionnage ainsi qu'à l'égard de ses principaux concurrents? C'est de cela que nous devons parler. Quels sont les avantages que nous retirons de la radiation de cette dette? La voie ferrée du CN sera-t-elle améliorée? Le matériel roulant sera-t-il amélioré? Quels sont les avantages que nous en retirerons? Je suis certain que les députés de mon parti, qui sont déjà raisonnables mais aussi réalistes, souhaitent voir rentabiliser les dollars qu'il dépense. Monsieur le président, je voudrais que M. MacGougan nous dise s'il s'agit d'une politique du CN ou du gouvernement, et si la demande a émané du CN ou du gouvernement.

M. MacGougan: Monsieur le président, mes remarques porteront sur deux points: tout d'abord, je dirai qu'il ne s'agit pas d'une politique gouvernementale. Cette politique s'applique exclusivement, je crois, au CN. Quant à la deuxième partie de votre question, je crois qu'il s'agit d'une initiative conjointe. Le CN, comme certains députés l'ont mentionné au cours des discussions, sont en contact depuis plusieurs années avec le gouvernement, c'est-à-dire avec le ministère des Finances ainsi que le ministère des Transports etc., au sujet du déséquilibre qui existe entre leur dette et leur capital-actions. C'est donc une analyse ou une étude conjointe qui ont abouti à la rédaction de ce projet de loi, monsieur le président.

M. Towers: En ce qui concerne la politique du gouvernement qui consiste à radier les dettes, pouvez-vous nous dire pourquoi la dette de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a été radiée? Pourquoi la dette de l'AECL a-t-elle été radiée? Je pourrais aussi vous citer d'autres cas de radiation. Il me semble que nous n'avons jamais annulé autant de dettes qu'en ce moment à la Chambre des communes et c'est ce qui me pousse à conclure qu'il s'agit d'une politique du gouvernement.

M. MacGougan: Monsieur le président, je ne peux pas parler de l'AECL que je connais mal, mais je puis revenir à votre comparaison entre la dette du CN et celle de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. En ce qui

[Texte]

were being generated could in any way meet the obligations of that debt, and as I am sure members are aware, interest in fact accumulated and was unpaid for many years, unlike the CN, where they have over the years been consistently meeting their interest payments. And there is evidence, of course, that they could continue to do that.

The conversion, and I would like to stress conversion as opposed to cancellation, because after all, the debt is being converted to equity, is in the realm of providing what I believe and I think members would agree will be the financial underfitting or structure, as Mr. Mazankowski mentioned a few minutes ago, under which the government will be in a better position to assess the financial performance of the CNR in relation to that of its competitors. That, essentially, I think, is the heart of the debt equity conversion, Mr. Chairman.

The Chairman: I would appreciate if the questions and answers were related to the bill and not to other Crown corporations.

Mr. Towers: All right, Mr. Chairman. I will abide by your advice, as I always do.

Mr. Chairman, could Mr. MacGougan tell us whether or not we are going to have a better structure on CN as a result of this change of the \$808 million, the transfer amount? Are we going to have better rolling stock than the CP, for example? Are we going to have better road beds for the CNR than the CP, for example, or not?

• 1010

Mr. MacGougan: I am not so sure that the two are that directly related, Mr. Chairman. I think the CN, of course, is still going to have its problems in raising its capital. This will allow it to be in a better position, I think, to raise that capital on the private market, but whether it will have better or worse rolling stock or assets relative to its competitors is a question of investment decision making by the Corporation.

Mr. Towers: So the CN is going to be in a better position then to raise finances in the money market. But where, sir, will these finances be used? Will it be used for rolling stock; will it be used for roadbeds; will it be used for hotels—what will it be used for?

Mr. MacGougan: Well, I think, Mr. Chairman, Dr. Bandeen has tabled a capital budget the other day that breaks it down into the various categories that you are mentioning, Mr. Towers.

Mr. Towers: I saw that.

Mr. MacGougan: It is not in any amount of detail as you know. But, in the five-year plan that they have presented to the government, the bulk of their capital program is broken down in a fashion that Dr. Bandeen tabled the other day.

Mr. Towers: Mr. Chairman, I know my colleague, Mr. Mazankowski, has some more that he would like to put on record, and I will give the remaining portion of my time to him.

[Traduction]

concerne cette dernière, elle n'avait pas la possibilité de créer une source de revenus susceptibles d'éponger sa dette et, comme le savent les députés, l'intérêt s'est accumulé et est resté impayé pendant plusieurs années, à la différence du CN, qui a toujours réussi à rembourser les intérêts. Et il est manifeste qu'ils continueront d'en être ainsi.

J'aimerais que nous parlions de conversion plutôt que d'annulation de la dette, car en effet, la dette du CN a été convertie en capital-actions. Comme l'a dit M. Mazankowski il y a quelques minutes, cette mesure vise à doter le CN d'une structure financière permettant au gouvernement de mieux évaluer la performance financière du CNR, par rapport à celle de ses concurrents. Je crois que c'est la raison essentielle de la mesure de conversion de la dette en capital-actions, monsieur le président.

Le président: J'aimerais que les questions et les réponses se limitent au projet de loi et non pas à toutes les autres sociétés de la Couronne.

M. Towers: D'accord, monsieur le président. Je suivrai vos conseils comme je le fais toujours.

Monsieur le président, M. MacGougan pourrait-il nous dire si la conversion de la dette de 808 millions de dollars permettra l'amélioration de la structure du CN? Le CN aura-t-il un matériel roulant de meilleure qualité que le CP par exemple? Aurons-nous des voies ferrées de meilleure qualité que le CP ou non?

M. MacGougan: Je ne suis pas si certain que les deux soient liés de manière aussi directe, monsieur le président. Je pense, bien sûr, que le CN va encore avoir des problèmes à obtenir des capitaux. Cela lui permettra d'être dans une meilleure position, à mon sens, pour obtenir ces capitaux auprès du marché privé, mais l'amélioration ou la détérioration de son capital-actions ou son actif par rapport à ses concurrents dépend des décisions prises par la compagnie en matière d'investissement.

M. Towers: Le CN va donc se trouver dans une meilleure situation pour obtenir du financement sur le marché monétaire. Mais où seront utilisés ces fonds, monsieur? Serviront-ils à l'alimentation du capital-actions, à la construction de la superstructure ferroviaire ou d'hôtels... à quoi serviront-ils?

M. MacGougan: Je pense, monsieur le président, que M. Bandeen a déposé l'autre jour un budget qui fournit la ventilation selon les diverses catégories mentionnées par M. Towers.

M. Towers: Je l'ai vu.

M. MacGougan: Comme vous le savez, ce budget n'est pas excessivement détaillé. Mais le plan quinquennal présenté au gouvernement contient une ventilation de l'ensemble du programme d'immobilisations que M. Bandeen a déposé l'autre jour.

M. Towers: Monsieur le président, je sais que mon collègue, M. Mazankowski, a d'autres questions qu'il aimerait poser, et je lui cède le reste du temps qui m'est accordé.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Towers.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. As I was saying, after the 1952 recap, CN had a fixed debt of some \$736 million. If the depreciation argument is valid today, it was certainly valid then; if it had been taken into consideration at that time, looking at it on the basis of the portion which would have been earned prior to 1952, it would have worked out to about 29/33 of the \$808 million, which works out to some \$710 million really. If you had taken the \$710 million off the \$736 million—and I see Mr. MacGougan agreeing with me, and I am glad that he does, because I am not an accountant, and I have difficulty calculating these things—CN would have been left with a net debt of \$24 million. It would have a debt ratio of roughly 1 per cent. So what I am really saying is that if the depreciation argument is valid today, it was certainly valid then, and there is no way that the government or Parliament or competition would have stood for a write-off of that massive proportion at that time. What I am really concluding, sir, is that the depreciation argument is really a bit of a misnomer and it is somewhat phony. I think, quite frankly, we could have been looking at a figure of a billion or \$1.5 billion or \$800 million or \$500 million. It was in fact a negotiable figure to try to correct the imbalance in the debt equity ratio. I would like, Mr. Chairman, to either read this document or have it appended to today's proceedings—*Supporting Data On The Memorandum On Capital Structure—Summary of the Canadian National Railways Capital Revision Act of 1952*. I think, to follow the history of what has happened with respect to the capital structure of CNR, one really has to look at this document, because it outlines the position of CN before recap in 1952; it outlines the main purposes of recap and it places on the record very clearly and very categorically the position of CNR before recap and after recap. For your information, sir, it has to be noted that after recap in 1952, the CN had a debt equity ratio of 32.7 per cent to 67.3 per cent, precisely the same as the CP at that particular time. And that is really what we are doing here again; we are adjusting the debt equity to correspond with the debt equity of CP, because it is in the neighbourhood of 41 or 42 per cent. And so that is the argument for the recap bill, not the other phony flim-flam that has been thrown around. I see Mr. MacGougan wants to comment, and I would certainly welcome it.

• 1015

The Chairman: Mr. MacGougan.

Mr. MacGougan: Let me try to clarify the situation a little bit, if I can. The points Mr. Mazankowski...

Mr. Mazankowski: I thought I had made it clear because you were nodding your head in agreement.

Mr. MacGougan: They are clear to me, certainly. I just wanted to make one point, however, that may illustrate what we are trying to do. I was not around in 1952 so I cannot really comment in detail on what the situation was then, Mr. Chair-

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Towers.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Comme je le disais, après la recapitalisation de 1952, le CN avait une dette fixe d'environ \$736 millions. Si l'argument de la dépréciation vaut pour aujourd'hui, il valait certainement à l'époque; s'il avait été pris en ligne de compte à l'époque, en se fondant sur les gains qui auraient été réalisés avant 1952, elle se serait chiffrée à 29/33 des \$808 millions ce qui équivaut à environ \$710 millions en réalité. Si vous aviez soustrait les \$710 millions des \$736 millions—et je note l'assentiment de M. MacGougan, chose dont je suis heureux car je ne suis pas comptable et ai de la difficulté à calculer cela—le CN se serait retrouvé avec une dette nette de \$24 millions. Il aurait un rapport d'endettement d'environ 1 p. 100. Je dis donc que si l'argument de la dépréciation vaut pour aujourd'hui, il était certainement valable à l'époque, et le gouvernement, le Parlement ou les concurrents n'auraient au grand jamais accepté l'épongeage de cet immense pourcentage à l'époque. Pour conclure, monsieur, ce que je dis vraiment c'est que l'argument de la dépréciation est invoqué mal à propos et sonne un peu faux. Franchement, j'estime que nous aurions pu envisager un chiffre d'un milliard, de 1.5 milliard, de 800 millions ou même de \$500 millions de dollars. Il se serait agi là, en fait, d'un chiffre négociable en vue de corriger le déséquilibre du ratio d'endettement. J'aimerais, monsieur le président, soit lire, soit faire annexer aux procès verbaux et témoignages de la séance d'aujourd'hui un document intitulé *Données d'appoint sur la note relative à la structure de capital—Résumé de la Loi de 1952 sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada*. Pour suivre l'historique de la structure de capital du CN, j'estime qu'il faut vraiment examiner ce document car il fournit un exposé de la position du CN avant la recapitalisation de 1952. Il énonce les principales raisons de cette recapitalisation et précise très clairement, sans la moindre ambiguïté, la position du CN avant et après la recapitalisation. Pour votre gouverne, monsieur, notez qu'après la recapitalisation de 1952, le rapport d'endettement du CN était de 32.7 p. 100 à 67.3 p. 100, rapport parfaitement semblable à celui du CP à la même époque. Et c'est vraiment là ce que nous faisons ici, de nouveau; nous ajustons le rapport d'endettement du CN à celui du CP, qui est d'environ 41 ou 42 p. 100. C'est donc là l'objet de ce projet de loi de recapitalisation et non cette insidieuse poudre que l'on essaie de nous jeter aux yeux. Je vois que M. MacGougan veut me répondre, et je suis prêt à entendre ce qu'il a à dire.

Le président: Monsieur MacGougan.

M. MacGougan: Permettez-moi d'éclaircir la situation un peu. Ce qu'a dit M. Mazankowski...

M. Mazankowski: Je pensais l'avoir éclaircie puisque vous approuviez de la tête.

M. MacGougan: J'ai certainement compris votre point de vue. J'aimerais toutefois apporter une précision qui expliquera peut-être ce que nous essayons de faire. Je n'étais pas présent en 1952 et ne peux donc vraiment parler de manière détaillée

[Texte]

man, but I think the figures the hon. member is quoting are correct. However, let me stress this, if I could. We have been very careful—and I think the minister has been careful, and Dr. Bandeen—to not directly relate the \$808 million of conversion to depreciation even though it happens to be the same amount, and I will comment on that in a moment. But in 1952 the CN might have . . . Let us assume they had adjusted the depreciation at that time, Mr. Chairman. There obviously would not have been any move, as the hon. member mentioned, to at the same time convert a similar amount of debt to equity because it would have placed their debt equity ratio in a totally unreasonable position.

What I am trying to stress, Mr. Chairman, is that there is a difference between, let us say, asset valuation on the one hand, which is really the basis of the depreciation adjustment, and because the assets in fact were over-valued all those years the auditors qualified the statement in each year. That presented, as we know, certain difficulties in the bond market and in the capital market. It is always a problem when you have a qualified report. Creditors, loan agencies and so on get uneasy about it, and I think validly because in this case their fixed assets were in fact over-valued by the \$808 million.

Now in the theory relating to the \$808 million depreciation being the amount being converted, and other members have suggested that could be a great deal higher, I think there was some confusion in minds and perhaps created yesterday or perhaps before because Mr. Mazankowski earlier referred to the \$808 million being a compromise. I can assure you that perhaps in a sense it was a compromise relative to the debt conversion, but in terms of the actuality of that amount, it was calculated. I have papers here, right in detail, that the auditors of the company, Coopers and Lybrand, and the company's accountants worked . . . I think it took a year and a half to do this, searching back into records that went way, way back, and it was done in pretty minute detail.

Mr. Mazankowski: May I just interrupt for minute, please?

Mr. MacGougan: Yes.

Mr. Mazankowski: Is that documentation fairly heavy and complex? Is it summarized in any form that might be useful to the committee, sir?

Mr. MacGougan: I am sure the CN probably would not have any objection to filing it. It is quite a voluminous package, computerized, et cetera, but it was done in a great deal of detail, Mr. Chairman.

The theory, for a moment, is that had the CN—and Mr. Mazankowski referred to this earlier—been taking that depreciation, I think their losses would have been about \$24 million over 30 years or whatever. Had that been the case, had

[Traduction]

de la situation à l'époque, monsieur le président, mais je pense que les chiffres que cite l'honorable député sont exacts. Toutefois, permettez-moi de souligner ce qui suit. Nous avons pris grand soin, et cela vaut pour le Ministre et M. Bandeen également, de ne pas directement lier les 808 millions de dollars de la transformation à la dépréciation, même s'il se trouve que le montant est le même: je dirai un mot de cela dans un instant. Toutefois, en 1952, le CN aurait pu . . . Supposons que les corrections relatives à la dépréciation aient été apportées à l'époque, monsieur le président. On n'aurait évidemment pas essayé, comme le mentionnais l'honorable député, de transformer en même temps un montant semblable de la dette en capital de participation parce que cela aurait placé le rapport d'endettement dans une situation tout à fait intenable.

Ce que j'essaie de souligner, monsieur le président, c'est qu'il existe une différence entre, par exemple, l'évaluation de l'actif d'une part, qui constitue en réalité la base des corrections de dépréciation . . . étant donné qu'en fait l'actif avait été surévalué pendant toutes ces années, les vérificateurs énonçaient des réserves dans leurs états de chaque année. Comme nous le savons, cela causait certaines difficultés en bourse et sur les marchés des capitaux. C'est toujours un problème que d'avoir un rapport émis avec certaines réserves. Les créanciers, les organismes de prêts et autres sources de financement en éprouvent une certaine gêne, et à juste titre, d'après moi, parce que dans ce cas l'actif fixe était en fait surévalué de 808 millions de dollars.

Pour ce qui est de la théorie sur laquelle la dépréciation de 808 millions de dollars serait liée au montant transformé, et d'autres députés ont laissé entendre que cela pourrait être beaucoup plus élevé, je pense qu'il y a une certaine confusion qui s'est créée hier ou avant cela dans les esprits. En effet, M. Mazankowski a dit antérieurement que les 808 millions de dollars étaient un compromis. Je peux vous assurer que, dans un certain sens, c'était peut-être un compromis en ce qui a trait à la transformation de la dette. Mais pour ce qui est de l'authenticité de ce montant, il a été calculé. J'ai ici des documents fort détaillés prouvant que les vérificateurs comptables de la compagnie, Coopers and Lybrand, ainsi que les comptables de la compagnie, se sont attelés à cette tâche pendant près d'un an et demi, si je ne m'abuse, fouillant dans des dossiers qui remontaient à un très grand nombre d'années, et ce de manière fort détaillée.

Mr. Mazankowski: Puis-je vous interrompre un instant?

Mr. MacGougan: Oui.

Mr. Mazankowski: Cette documentation est-elle fort volumineuse et complexe? Existe-t-elle sous forme résumée qui pourrait être utile aux membres du Comité, monsieur?

Mr. MacGougan: Je suis certain que le CN ne s'opposerait probablement pas à ce qu'elle soit déposée. Il s'agit d'un document d'informatique assez volumineux, mais il est extrêmement détaillé, monsieur le président.

D'après une certaine théorie, dont a parlé M. Mazankowski un peu plus tôt, si le CN avait été remboursé pour cette dépréciation, ses pertes se seraient chiffrées à environ 24 millions de dollars en 30 ans, à peu de chose près. Si cela

[Text]

they actually been claiming that depreciation, the theory is that the government, therefore Parliament, would have been reimbursing those amounts annually in their deficit, and that therefore their equity position would have been that much greater. But the proposal is not to essentially relate the debt conversion to depreciation. The essence of the debt conversion is to simply bring the debt equity ratio into a closer balance with competitors. The \$808 million—perhaps, if it were done again, there might have been a move to make it a different figure, Mr. Chairman, I do not know. I do not think so. I think it at least has that firm financial or accounting principle associated with it and that is really why we stuck with the \$808 million.

Mr. Mazankowski: I appreciate your explanation and your comments on that, but there is one very basic and fundamental argument that I would make. If CN had to come to the government and to Parliament for \$24 million, additionally every year, that would have naturally enlarged their total deficit for that particular year. The feature I see is that they would have had to come every year for that amount of money and then they would have had to account—there would have been control and Parliamentary accountability rather than this one fell-swoop thing. Maybe if that would have been the case, maybe Parliament in its wisdom or the committee in its wisdom might have said just hold on here, “maybe we do not need the CN tower; maybe we do not need all this money being spent on shopping centres and other allied ventures not related directly to the operations of a transportation system”. And I think that is really the key and that is very crucial in this whole area and that is really why we are very deeply concerned, when you have these massive write-offs in one fell swoop. You know, sir—you have been sitting in on the committee—of some of the difficulties that we have had in even trying to get the kind of expert witnesses that we wanted before the committee to set up a mechanism whereby this Crown corporation will be accountable and answerable to Parliament and I think that it is a very fundamental difference.

• 1020

Mr. MacGougan: I agree, Mr. Chairman, and that is why, I might add, we made the moves that we did to have the depreciation adjusted in the accounts of CN in 1976.

Mr. Mazankowski: I do not think we are arguing about the fact that depreciation is accruable and should be taken into consideration. I am simply saying that there would have certainly been a great deal more scrutiny with respect to the operations of CN on an annual basis if they would have had to come before this committee and ask for \$24 million or \$25 million in addition to what their deficits were and I think that is very fundamental.

Mr. Chairman, and sir, would it be agreeable to have this document appended to the *Proceedings*? I realize it is marked up a little bit but I think it is, at least for historical reasons I

[Translation]

s'était produit, si le CN avait vraiment réclamé le remboursement de cette dépréciation, toujours d'après cette théorie, le gouvernement, et donc le Parlement, aurait dû rembourser ces montants individuellement afin de combler le déficit, et l'avoir propre du CN s'en serait trouvé amélioré d'autant. Toutefois, essentiellement, la proposition ne consiste pas à lier la transformation de la dette à la dépréciation. L'objet essentiel de transformation de la dette est simplement de rapprocher le rapport d'endettement de celui des concurrents. Monsieur le président, peut-être que si cela se faisait de nouveau, l'on proposerait de modifier ce chiffre de 808 millions de dollars; je l'ignore. Je ne le pense pas. Je pense qu'il se fonde au moins sur des principes financiers ou comptables fermes, et que c'est vraiment pour cela que nous nous en sommes tenus aux 808 millions de dollars.

M. Mazankowski: Je vous sais gré de vos observations et de vos explications, mais il y a un argument fondamental que j'aimerais présenter. Si le CN avait, tous les ans, demandé un supplément de 24 millions de dollars du gouvernement et du Parlement, cela aurait naturellement accru son déficit total pour l'année visée. L'aspect que je constate, c'est qu'il aurait dû demander cette somme chaque année, et aurait donc dû la justifier. Il y aurait eu un certain contrôle et le CN aurait été comptable au Parlement, au lieu que cela se fasse d'un seul coup. Si cela avait été le cas, peut-être que le Parlement, ou le comité, dans sa sagesse, aurait dit attendez un instant: «Nous n'avons peut-être pas besoin de la tour du CN, ni que tout cet argent soit dépensé dans des centres commerciaux ou dans toute autre entreprise connexe qui n'est pas reliée directement aux activités des réseaux de transport». C'est vraiment le coeur de la question, l'élément essentiel, et c'est pourquoi nous sommes sérieusement inquiets lorsque nous voyons que ces annulations importantes sont brossées du revers de la main. Vous connaissez, monsieur, puisque vous assistez aux séances de ce comité, certaines des difficultés que nous avons, même en essayant d'obtenir le genre de témoins experts que nous voulons faire comparaître, pour établir un mécanisme permettant à cette société de la Couronne d'être comptable et responsable au Parlement. A mon avis, c'est une différence très fondamentale.

M. MacGougan: Je suis d'accord, monsieur le président et c'est pourquoi j'ajouterais que nous avons pris les mesures que vous connaissez pour que la dépréciation soit rectifiée dans les comptes du CN de 1976.

M. Mazankowski: Je ne pense pas que nous discutons du fait que la dépréciation soit cumulative et qu'elle doive être prise en considération. Je dis simplement qu'il y aurait certainement eu un examen beaucoup plus sérieux des activités du CN, annuellement, si la société avait comparu devant le comité pour demander \$24 ou \$25 millions en plus de ses déficits. C'est fondamental.

Monsieur le président, monsieur, êtes-vous d'accord pour que ce document soit annexé au compte rendu? Je me rends compte qu'il n'est pas tout à fait au point, mais pour des

[Texte]

think, a very useful document in terms of comparing the past with the present and the future.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. The exhibit is the supporting data to memorandum on capital structure, summary of Canadian National Railways Capital Revision Act 1952 to be appended to today's *Proceedings*. Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: So ordered.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Following along the same line, Mr. Chairman in the question of control and what may have happened if the depreciation had been taken on an annual basis and reviewing what in fact did transpire after the 1952 recap, we note—it has been documented—that between the period of 1952 to 1961 CN embarked upon a huge capital expenditure program. They spent \$1.8 billion on capital expenditures, \$851 million of which was spent on equipment and, during that period, by the end of 1961, they generated a debt of some \$900 million and we have a situation here where we have long term debt in 1977 of \$2.026 billion. By 1982, the projections are that we will be up to, we will be in excess of that, \$2.053 billion albeit the total assets of the company will increase proportionately.

Now, that document is prepared on the basis of the current management and as my colleague, Mr. Murta, pointed out, we have absolutely no hesitation in endorsing and supporting the current management team of CN. I think we have in Mr. Bandeen and his colleagues as good a team of management as one could ever hope to have in a Crown corporation of this magnitude and so we accept his figures and his projections as a fair and accurate assessment of the future of the CNR but beyond that, without the kind of proper control that we have been talking about, the same situation could conceivably arise again.

We have a situation here where on the basis of the current capital structure CN has been able to turn the operation around. There has been some rationalization. There have been some reductions in services and they have streamlined and created a more efficient operation and it has created some hurts in the area of reduced number of employees and reduced service in a number of areas. But it has been proven that notwithstanding the imbalance in the debt-equity ratio the corporation could still show a profit.

• 1025

I want to review again and place on the record the figures that were presented to this Committee because I think it is important to keep these figures in perspective. Without recap we were told, and we now know and it has been confirmed, that in 1977 there is a profit of \$28 million, without recap. In 1978, after some adjustments and after new elements have been taken into consideration with respect to a very successful first quarter, it would appear that on the basis of the history of

[Traduction]

raisons historiques, au moins, il nous serait très utile pour comparer le passé, le présent et l'avenir.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Cette pièce comprend les données documentaires au mémoire concernant la structure financière; c'est un résumé de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada en 1952 qui sera annexé au compte rendu d'aujourd'hui. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Il en est donc ainsi ordonné.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, toujours au sujet de la question de contrôle et de ce qui se serait produit si la dépréciation avait été examinée annuellement, et en voyant ce qui a transpiré de la révision du capital de 1952, nous remarquons—il y a des documents à l'appui—dans la période de 1952 à 1961, que le CN s'est lancé dans un programme important de dépenses de capital. La société a investi \$1.8 milliard en dépenses de capital, dont \$851 millions en équipement. Pendant cette période, vers la fin de 1961, la société s'est endettée de quelque \$900 millions et nous nous trouvons donc dans une situation de dette à long terme, en 1977, de \$2.026 milliards. En 1982, d'après les projections, nous aurons atteint, ou nous aurons même dépassé, \$2.053 milliards, bien que l'actif total de la société aura augmenté proportionnellement.

Ce document a été préparé sur la base de la gestion actuelle et comme l'a souligné mon collègue, M. Murta, nous n'hésitons pas du tout à appuyer la direction actuelle du CN. Nous avons chez M. Bandeen et ses collègues, une équipe de gestion aussi bonne que nous pourrions l'espérer dans une société de la Couronne de cette importance. Par conséquent, nous acceptons ses chiffres, ses projections comme une évaluation juste et exacte de l'avenir du CN. Par ailleurs, sans le genre de contrôle approprié dont nous avons parlé, la même situation pourrait très bien se reproduire.

Nous avons ici une situation où, en nous fondant sur la structure financière actuelle, le CN a pu changer le cours de ses activités. Il y a eu une rationalisation, des réductions de service. La société a modernisé et créé une opération plus efficace, ce qui a nui jusqu'à un certain point, étant donné la diminution d'employés et le service réduit à un certain nombre d'endroits. Il a été prouvé qu'en dépit du déséquilibre dans le coefficient de rentabilité, la société pouvait toujours accuser un profit.

J'aimerais revoir de nouveau et consigner au dossier les chiffres qui ont été présentés à ce Comité. Il est important, à mon avis, de garder ces chiffres dans leur perspective. Sans la révision du capital, on nous a dit, et nous savons maintenant puisque c'est confirmé, qu'en 1977 les profits étaient de \$28 millions, sans révision de capital. En 1978, après quelques rajustements et tenant compte de nouveaux éléments relatifs à un premier trimestre très fructueux, il semblerait qu'après ce

[Text]

the first quarter CN would probably show a profit of \$28 million or so in 1978, again without recap.

In 1979, it is projected a profit of \$62.6 million. In 1980 it is projected a profit of \$117.6 million. In 1981 projecting a profit of \$113.1 million, and in 1982 projecting a profit of \$141.3 million. This is all on the basis of the present financial structure of the CNR.

Now with recap, the 1978 profit figure would reach \$68.3 million; the 1979 profit would reach \$136.7 million; the 1980 profit would reach \$192.6 million; in 1981, \$215.5 million; and in 1982, \$267.8 million.

That is on the basis of the application of this bill, but there are some other unknowns that might have to be taken into consideration. These are figures that have been projected by Dr. Bandeen, and I thank him for those figures because I think he has been very frank and forthcoming in providing the Committee with the information that we required and asked for. Take into consideration the assumption that there will be, or may be, an adjustment to the statutory rate and some adjustment with respect to the Newfoundland problems, which are the subject of a Royal commission. I believe in these figures provision has been taken—well, I believe in both cases provision has been taken for the reality of the reduction in passenger service. But taking into consideration the impact essentially of the adjustment in the Crow rate, the 1978 profit figure, with recap, with an adjustment in the Crow rate, would reach \$130.1 million as compared to \$68.3 million.

The 1979 figure would reach \$193.8 million; 1980 would reach \$257.5 million. In 1981 CN would be showing a profit of \$294.2 million, and then in 1982 they would get into a tax bracket where they would be subject to federal taxation in the amount of \$116 million because all their deferred income taxes would be then exhausted. With the payment of \$116 million in tax they would still be showing a profit of \$238.1 million.

What I am saying, sir, is that based upon those figures and those assumptions, it is really going to be in a very healthy position, so healthy that perhaps the public may not really stand for profit from a Crown corporation of that magnitude. Or it may impose upon the CNR some difficulties with respect to management-labour relations and whatnot, not to mention the imbalance that it might create in terms of the competitive environment that I think is necessary as a disciplinary measure in maintaining the proper and adequate rate structure in this country.

Has my time expired, sir?

• 1030

The Chairman: Yes. I was just letting the honourable member finish. I have again allowed you another six or seven minutes and I have another questioner; but I can put you on the next round.

Mr. Towers.

Mr. Towers: Just one question. I just wondered if Mr. MacGougan could tell us: did this bill initiate with the Minister, his department, or was it initiated by CN?

[Translation]

premier trimestre, le CN pourrait accuser un profit de \$28 millions environ en 1978, de nouveau sans révision de capital.

En 1979, la société projette un profit de \$62.6 millions, en 1980, de \$117.6 millions, en 1981, de \$113.1 millions et en 1982, de \$141.3 millions. Tout cela est fondé sur la structure financière actuelle du CN.

Avec la révision de capital, le profit de 1978 serait de \$68.3 millions, celui de 1979, \$136.7 millions; en 1980 la société atteindrait \$192.6 millions, en 1981, \$215.5 millions et en 1982, \$267.8 millions.

Ce serait le cas si le bill était appliqué, mais il y a d'autres facteurs inconnus dont il faudrait peut-être tenir compte. Ce sont les chiffres projetés par M. Bandeen et je l'en remercie, il a été très franc et très direct en fournissant au Comité les renseignements que nous lui avons demandés. Supposons qu'il y aura, ou qu'il pourrait y avoir, un rajustement dans le taux statutaire et un rajustement relatif aux problèmes de Terre-Neuve, qui font l'objet d'une commission royale d'enquête, je crois qu'on a tenu compte dans ces chiffres—dans les deux cas, des dispositions ont été prises face à la réalité d'une réduction du service aux voyageurs. Mais si l'on tient compte également des répercussions que cela aurait surtout sur l'ajustement du taux de la Passe du Nid de Corbeau, les chiffres de 1978 pour les profits, avec la révision de capital et un ajustement du taux de la Passe, atteindraient \$130.1 millions comparativement à \$68.3 millions.

Les chiffres de 1979 atteindraient \$193.8 millions, ceux de 1980, \$257.5 millions. En 1981, le CN aurait un profit de \$294.2 millions et en 1982 elle serait dans une échelle fiscale où elle ferait l'objet d'une taxe fédérale de 116 millions, puisque tous ses revenus de taxes déferées seraient épuisés. Même en payant \$116 millions de taxe, la société aurait quand même un profit de \$238.1 millions.

Je veux dire, monsieur, en me fondant sur ces chiffres et ces hypothèses, que votre société serait dans une position quand même très saine, au point où le public ne serait peut-être pas en faveur d'un tel profit pour une société de la Couronne. Cela pourrait également poser des difficultés au CN dans ses rapports employeur-employés, par exemple, pour ne pas mentionner le déséquilibre qui pourrait en résulter sur le plan concurrentiel, nécessaire, à mon avis, comme mesure disciplinaire pour maintenir une structure des taux adéquats et justes au pays.

Mon temps de parole est-il terminé, monsieur?

Le président: Oui. Je laissais à l'honorable député le temps de terminer. Je vous ai déjà laissé prendre six ou sept minutes de plus et j'ai encore un nom sur ma liste; mais je peux vous inscrire au prochain tour.

Monsieur Towers.

M. Towers: Une seule question. Je me demande si M. MacGougan pourrait nous le dire. Le projet de loi vient-il de l'initiative du ministre, de son ministère, ou du CN?

[Texte]

Mr. MacGougan: It was initiated between the Department of Transport and the CN with very extensive discussions with the Department of Finance and the Treasury Board.

Mr. Towers: Who initiated the initial discussions, sir?

Mr. MacGougan: Well, as I said, it has been a subject that has been under review by the CN for many, many years, and I have only been in this position a couple of years. In going into it, we began first of all by assessing the depreciation question, and relative to Mr. Mazankowski's comments, it became clear that there should be some action taken on the score; and I guess that that was really what got the discussion going, in a more formal way, in respect to the over-all capital debt equity structure of the corporation. It really stemmed from the initial moves to get the depreciation adjusted in the company's accounts in 1976.

Mr. Towers: By departmental officials?

Mr. MacGougan: Yes, jointly by departmental officials and CN officials.

Mr. Towers: We still do not know who initiated it.

Mr. MacGougan: Well, I do not think you can say it was initiated by any particular individual. As I mentioned, the CN have been after the department and the Department of Finance for many years on this depreciation question and we simply got down to work in earnest on it in relation, really, to the over-all planning, I think, of the Department of Transport.

You mentioned earlier, Mr. Towers, the Seaway. The department and the Minister and the senior executives have been reviewing all of the capital structure of the Crown corporations responsible to the Minister, including the Northern Transportation Company Limited, the Seaway, Air Canada, and CN. So it has really been in that connection, that over-all policy review and thrust, that the CN was examined, Mr. Chairman.

Mr. Towers: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Towers.

Mr. Murta.

Mr. Murta: I just have one question, Mr. Chairman, to ask the witness.

On page 3 of the bill, it says:

there shall be paid to the Receiver General of Canada a dividend of twenty per cent of those earnings or of such greater percentage as the Governor in Council may by order direct.

Can you explain that? What would be the circumstances that would surround a greater percentage of payment over the 20 per cent?

Mr. MacGougan: Mr. Chairman. I think one of the ones that would come to my mind firstly would be—and again, this relates back to what Mr. Mazankowski was saying earlier—where the profits were at a level that would justify the government requesting an additional return for taxpayers at large, for Canadians at large, in terms of the desire to have

[Traduction]

M. MacGougan: Le ministère des Transports et le CN ont pris l'initiative, après des discussions poussées avec le ministère des Finances et le Conseil du Trésor.

M. Towers: A qui revient l'initiative des premiers pourparlers, monsieur?

M. MacGougan: Comme je l'ai dit, le sujet était à l'étude au CN depuis de nombreuses années et je n'occupe mon poste que depuis deux ans. Pour passer les événements en revue, nous avons commencé tout d'abord par peser la question de la dépréciation et comme le disait M. Mazankowski, il est devenu clair qu'il faudrait faire quelque chose à ce sujet; c'est à ce moment, je suppose, que les pourparlers ont débuté d'une façon plus officielle, sur la structure globale du passif et de l'actif de la société. Le projet de loi découle des démarches initiales visant à rajuster la dépréciation dans les comptes de l'entreprise en 1976.

M. Towers: Par les fonctionnaires du ministère?

M. MacGougan: Oui, conjointement par les fonctionnaires du ministère et les directeurs du CN.

M. Towers: Nous ne savons toujours pas qui a fait les premières démarches.

M. MacGougan: Je ne crois pas que l'on puisse dire qu'un individu a pris l'initiative. Comme je l'ai mentionné, il y a de nombreuses années que le CN exerce des pressions auprès du ministère des Transports et du ministère des Finances au sujet de cette question de la dépréciation, mais nous ne nous sommes pas attaqués à la tâche vraiment, avant qu'il ne soit question d'une planification globale du ministère des Transports.

Vous avez parlé plus tôt, monsieur Towers, de la Voie maritime. Le ministère, le ministre et les hauts fonctionnaires ont entrepris une étude de la composition du capital de toutes les sociétés de la Couronne dont est responsable le ministre, y compris la Société des Transports du Nord limitée, la Voie Maritime, Air Canada, et le CN. C'est donc dans ce contexte, une révision globale de la politique, qu'on a étudié la question du CN, monsieur le président.

M. Towers: Merci.

Le président: Merci, monsieur Towers.

Monsieur Murta.

M. Murta: Je n'ai qu'une question, monsieur le président, à poser au témoin.

A la page 3 du projet de loi, il est dit:

Il doit être versé au receveur général du Canada un dividende égal à 20 p. 100 desdits bénéfices ou à tout pourcentage supérieur que le gouverneur en conseil fixe par décret.

Pouvez-vous m'expliquer de quoi il est question? Dans quelle circonstance le versement des dividendes pourrait-il dépasser 20 p. 100?

M. MacGougan: Monsieur le président. La première chose qui me vient à l'esprit—et encore une fois cette question a trait à ce que M. Mazankowski disait précédemment—lorsque les bénéfices seraient assez élevés pour que le gouvernement justifie sa demande d'un dividende supplémentaire pour l'ensemble des contribuables, pour l'ensemble des Canadiens, dans le but

[Text]

more of those profits coming back into the Consolidated Revenue Fund. I think that would be one example.

Mr. Murta: Excuse me, but what would have to trigger that? Would the government feel the necessity of it possibly through pressure from the general public?

Mr. MacGougan: Well, it might. I would hope . . .

Mr. Murta: The CNR would not necessarily want to be in that position.

Mr. MacGougan: As a taxpayer myself, I would hope that if those profits were to arise—keeping in mind that it is a forecast—perhaps, hopefully, one of the things that might result would be lower rates, lower charges; that they could have that sort of a result.

But more specifically, when the government, let us say, was reviewing the CN's operating and capital budgets in connection with obtaining Governor in Council approval, it would be at that time, in connection with looking at the cash flow of the CN—its capital requirements, its financing requirements—if it then became apparent that there was, let us say, excess cash flow to the corporation, that the Governor in Council would probably consider a higher dividend rate than the 20 per cent that is called for in the proposed legislation.

• 1035

Mr. Murta: Then on the 1982 figure that is given of \$238.1 million, subject to federal taxation of about \$116 million, is there any projections past that? There has not been any projections whatsoever past that.

Mr. MacGougan: Mr. Chairman, I have not got the exact figure in front of me but I am sure you recall that Dr. Bandeen at one point, in referring to those forecasts of profit, indicated that, even in 1982, expressed as a return on investment, that figure would be about 11 or 12 per cent, if I remember correctly, which would not be considered an unreasonable rate in terms of the commercial environment. Now, by "reasonable" I mean sufficient to pay a reasonable dividend, replace its capital stock, replace its capital assets, embark on expansion programs, and so on.

Mr. Murta: The 20 per cent dividend paid back to the government—is that in the budget that has been . . .

Mr. MacGougan: That is in the forecasted cashflow itself.

Mr. Murta: I see.

Just one more question, if I may, to Mr. MacGougan. It is in the cashflow you say?

Mr. MacGougan: Yes.

Mr. Murta: How did they arrive at the 20 per cent figure? What components are involved in this?

Mr. MacGougan: Well, it was really arrived at in consultation, essentially, with the Department of Finance and ourselves to try to take concrete action to improve the government's cashflow. In other words, recognizing that the interest of some \$65 million a year was proposed to be cancelled, obviously the government would desire to maximize, as much as possible, cashflows to replace that conversion of the debt to equity.

[Translation]

de voir une plus grande partie des bénéfices revenir au Fonds du revenu consolidé. Je crois que ce serait là un exemple.

M. Murta: Excusez-moi, qu'est-ce qui provoquerait la chose? Le gouvernement en ressentirait-il la nécessité à la suite de pressions éventuelles du grand public?

M. MacGougan: Peut-être. J'ose espérer . . .

M. Murta: Le CN ne voudrait pas nécessairement se trouver dans cette position.

M. MacGougan: En tant que contribuable, j'ose espérer que si les bénéfices augmentaient—compte tenu des prévisions—on pourrait s'attendre, peut-être, à ce qu'il en résulte des tarifs plus bas, des frais moins élevés; ce serait une possibilité.

Mais pour être plus précis, disons que le gouvernement examinait le budget d'exploitation et le budget de capital du CN en vue d'obtenir l'assentiment du gouverneur en conseil, ce serait à ce moment, en examinant les bénéfices disponibles du CN, ces besoins en capitaux, . . . s'il devenait apparent qu'il y a disons un excès du bénéfice disponible à la société que le gouverneur en conseil étudierait probablement un dividende à un taux supérieur au 20 p. 100 prévu dans le projet de loi.

M. Murta: Avez-vous fait une projection au-delà de 1982, année pour laquelle on nous a donné le montant de 238.1 millions de dollars assujettis à un impôt fédéral de 116 millions de dollars?

M. MacGougan: Je n'ai pas les chiffres exacts sur moi, mais vous vous souvenez sans doute que parlant des prévisions, M. Bandeen avait souligné que même en 1982, les bénéfices représenteraient un rendement de 11 à 12 p. 100 sur les investissements, ce qui n'est pas du tout mauvais du point de vue commercial. C'est un rendement raisonnable, j'entends un rendement qui permet de verser des dividendes raisonnables, de remplacer le matériel roulant et les immobilisations et de procéder à des programmes d'expansion.

M. Murta: Les dividendes de 20 p. 100 remboursés au gouvernement sont compris dans le budget?

M. MacGougan: Ils figurent dans les prévisions de liquidités.

M. Murta: Je vois.

Sous la rubrique liquidités dites-vous.

M. MacGougan: Oui.

M. Murta: Comment êtes-vous arrivés à 20 p. 100?

M. MacGougan: Ce pourcentage a été arrêté à l'issue de consultations avec des représentants du ministère des Finances, l'objectif étant d'améliorer les liquidités du gouvernement. Vu que le gouvernement ne toucherait plus les 65 millions de dollars par an d'intérêts, il n'est que naturel qu'il ait cherché à maximiser les liquidités pour compenser la remise de la dette.

[Texte]

The 20 per cent—there are no formulae for this, as I am sure all members are aware. It just seemed to be a figure that we arrived at in the process of discussion and one that appeared to be reasonable.

The Chairman: Is that all, Mr. Murta?

Mr. Murta: Yes, thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just to summarize, this is a very important bill to us Western members . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am surprised that the member for Vancouver-Kingsway, coming from the great part of Canada that she does, is not more interested in the future operations of the CNR. I know that she and her family have considerable holdings adjacent the CN tract in Vegreville, Alberta, and it is very expensive land. I am sure that her personal interest should be taken into consideration concerning what CN may do along that line.

Mrs. Holt: Are you talking about me? I thought we had closed you out for a while.

Mr. Mazankowski: Yes, I am talking about you.

The Chairman: Order, please.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, as I said earlier in my comments, there are some unknowns in the impact of this legislation. There are other unknowns that are going to have a direct bearing and a direct impact upon the operations of CN. For example, I think we are prepared to accept that the impact of recap over the period 1978 to 1982 would represent an improvement to the earnings of CN by something in the order of \$400 to \$440 million. But if you take into consideration the other aspects, the other assumptions that probably are going to be put in place, namely in adjustment to the Crow rate which will probably be picked up by the federal treasury, that would result in a net improvement to the net earnings of CN of well in excess of \$1 billion over the period 1978 to 1982. So we are talking about some pretty huge figures here, and those are figures that were presented to this Committee by Dr. Bandeen.

• 1045

We look at some of the other things that CN has going for it. We talked about the fact that they are getting out of the passenger service, and that will certainly have a direct effect upon their earning capacity. We are continuing to purchase hopper cars for the movement of grain, used by both CN and CP but to date something in the order of \$250 million has been expended. We have a continuing consolidation and rationalization process going on in Western Canada in terms of the grainhandling system, which will have the effect of reducing costs of doing business. We have the potential of the adjustment to the Crow rate. We have the generous contribution of the federal government to both railways but in particular to CN with respect to a rehabilitation program, and I notice that the Minister said recently that he intends to increase that to some \$600 million over the next period.

[Traduction]

Les 20 p. 100 ne constituent pas une formule immuable. Il nous a simplement semblé, au cours des discussions, que ce serait un montant raisonnable.

Le président: Vous avez terminé, monsieur Murta?

M. Murta: Oui, je vous remercie monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, monsieur Murta. La parole est à M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Ce bill a la plus grande importance pour les députés de l'Ouest du pays.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

M. Mazankowski: C'est pourquoi je m'étonne que le député de Vancouver-Kingsway montre si peu d'intérêt pour l'avenir du CN. Elle-même ainsi que d'autres membres de sa famille possèdent des terrains importants longeant la voie du CN à Vegreville en Alberta, terrains dont le prix est très élevé. Il faudrait à mon avis tenir compte des intérêts personnels du député lors de toute décision concernant les activités du CN le long de cette voie.

Mme Holt: C'est de moi que vous parlez? Je pensais qu'on ne vous entendrait pas de sitôt.

M. Mazankowski: Oui, c'est de vous que je parle.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

M. Mazankowski: Ainsi que je l'ai déjà fait remarqué, monsieur le président, les répercussions futures de cette loi présentent certaines inconnues. D'autres reconnues se répercuteront directement sur le fonctionnement du CN. Par exemple, je crois que nous sommes prêts à accepter le fait que la recapitalisation sur une période allant de 1978 à 1982 fournirait un supplément de bénéfices pour le CN de l'ordre de 400 à 440 millions de dollars. Mais si vous prenez en considération les autres aspects, par exemple le rajustement du tarif de la Passe du Nid de Corbeau, dont le trésor fédéral fera probablement les frais, l'augmentation nette des bénéfices du CN sera d'au-dessus de 1 milliard pour cette même période. Il s'agit donc de chiffres très élevés présentés par M. Bandeen au Comité.

Nous examinons aussi les autres avantages qui en résulteraient pour les Chemins de fer nationaux, c'est-à-dire une meilleure rentabilité du service aux voyageurs. Nous continuons à acheter des wagons-trémies pour le transport des grains du CN et du CP; mais jusqu'à présent on a dépensé une somme de l'ordre de 250 millions. Dans le cadre du système de manutention des grains dans l'Ouest du Canada, nous avons un système de rationalisation et d'intégration continu qui permettra de réduire les frais; il y a des possibilités de rajustement du tarif de la Passe du Nid de Corbeau, il y a cette généreuse contribution du gouvernement fédéral aux deux chemins de fer, mais particulièrement au CN dans le cadre d'un programme de modernisation et le Ministre a récemment déclaré qu'il avait l'intention d'augmenter ces subventions qui atteindraient alors 600 millions de dollars.

[Text]

We have the impact of the provisions of the budget, an additional 6 per cent depreciation for the purchase of equipment and whatnot. We learned from Dr. Bandeen the other day that that would not have any effect upon the CN because of its deferred position; it would have no impact until about 1982 or perhaps 1983. I suppose it is fair to say that the additional incentive to re-equip the rail system would be more of a boon and more of a lift to the CP system than the CN, and I am not sure whether that additional 6 per cent depreciation was a sort of tradeoff between CN and CP for the gift the government is giving CN under this particular provision.

I must say that I am very surprised that officials of the CPR have not appeared before this Committee. I think it certainly should be incumbent upon them if they were really concerned about maintaining that competitive balance. We can only assume that there have been some discussions and negotiations at the very highest of levels and CP probably felt that it was useless or would be of no avail for them to come before this Committee and express their concerns. I suppose they may have a direct link either to the Minister or to the Prime Minister. Having said that, I think, irrespective of their concerns, we as representatives of the public interest want to ensure that the competitive environment does exist because it is the best disciplinary factor that we have in terms of the establishment of rates.

So, Mr. Chairman, I think we have to take the position, as a party, that this bill really is not needed at this time. At least it should be postponed until some of these unknowns are in fact known. There are many variables that have to be added and have to be considered in the total consideration of this bill. We think, until such time as the full impact of these other developments is felt, it would be sheer irresponsibility on our part to pass this bill and give it support.

• 1045

I said earlier that management has proved that on the basis of its current financial structure CN is a profit-making organization. They have turned it around and we commend them wholeheartedly. I say that with all the sincerity I can muster.

The Canadian Trucking Association has made it very clear, and I think we basically agree with their observation when they say,

We believe there is absolutely no justification for the recapitalization of the CNR at this time on the basis put forward by the Railway. We, therefore, recommend that this Bill not proceed.

2. In the alternative, because of CN's current financial recovery and the prospect for additional relief from passenger deficits and the grain handling deficit, etc., another recapitalization should be delayed until such time as the impact of these other factors can be properly assessed. In the meantime, the annual capital contribution to CN should be eliminated or at least phased-out.

[Translation]

Nous avons aussi ces répercussions prévues dans le budget, c'est-à-dire 6 p. 100 supplémentaires pour l'amortissement de l'achat de matériel, etc. M. Bandeen nous a dit l'autre jour que cette mesure n'aurait aucun effet sur les Chemins de fer nationaux avant 1982 ou peut-être 1983. Je suppose qu'il est juste de dire que cette incitation supplémentaire en vue de rééquiper le système ferroviaire servirait plus à relancer le CP que le CN et je ne sais pas si ces 6 p. 100 supplémentaires d'amortissement ne constituent pas, en vertu de cette stipulation, une mesure compensatoire, entre le CN et le CP, pour le don qu'a fait le gouvernement au CN.

Je dirai que j'ai été très surpris de voir que les fonctionnaires du CP n'avaient pas comparu devant le Comité car il me semble que, pour maintenir un équilibre dans la concurrence, ils auraient dû comparaître. Nous pouvons supposer qu'il y eu des discussions et des négociations aux niveaux les plus élevés et que le CP a probablement pensé qu'il ne servait à rien de venir devant le Comité pour exprimer ses inquiétudes. Je suppose qu'il est en rapport directement avec le Ministre ou le Premier ministre. Ceci dit, quelles que soient les inquiétudes, nous, à titre de représentants de l'intérêt public nous voulons nous assurer qu'il existe une situation concurrentielle car c'est la meilleure façon d'établir une réglementation dans l'établissement des taux.

Monsieur le président, nous devons indiquer que nous n'avons pas besoin de ce bill pour le moment. Nous devrions en retarder l'adoption tout au moins jusqu'à ce que certains de ces facteurs inconnus soient éclaircis. Beaucoup de facteurs variables devront être ajoutés et il faudra les étudier dans le cadre du bill. Nous pensons que tant que le plein impact de ces autres développements ne sera pas connu, ce serait un manque du sens des responsabilités pour nous d'adopter ce bill et de lui accorder notre soutien.

J'ai dit tout à l'heure que la direction du CN a fait de cette société une entreprise rentable avec la présente structure financière. Les gestionnaires ont remis le CN sur ses pieds et nous le félicitons de tout cœur. Je dis cela en toute sincérité.

L'Association canadienne des camionneurs a exprimé sa position très clairement et nous partageons son avis lorsqu'elle dit:

Nous estimons qu'il n'y a absolument aucune justification de la restructuration financière du CN à l'heure actuelle telle que l'a proposée la société ferroviaire. Pour cette raison, nous sommes contre l'adoption de ce projet de loi.

2. Dans le cas contraire, étant donné la bonne posture financière actuelle du CN et la probabilité de subventions supplémentaires pour compenser les déficits courus dans le transport de voyageurs et la manutention des céréales, il faudrait retarder une nouvelle restructuration financière jusqu'au moment où l'on pourra évaluer l'incidence de ces facteurs. Entre-temps, il faudrait éliminer d'un coup ou graduellement la contribution annuelle aux immobilisations du CN.

[Texte]

I am quoting from CTA's brief, page 13, under Part IV entitled "Recommendations".

We believe the federal government is being overly generous to the CNR and we believe the Bill is not needed at this time. As representatives of the Canadian people and our constituents, we have to ask ourselves a number of questions. Namely, number one, what benefit is going to accrue to the Canadian public, the public interest, by the passage of this bill? Number two, what guarantees do we have other than the assurances of the present chief executive officer and the present—and I emphasize present—minister of Transport? What guarantees do we have that we are not going to have more CN towers and more shopping centres and more investment in allied and collateral ventures not necessarily related to the transportation system?

What assurances and what guarantees do we have that we are going to have better service, more efficient and more effective service, particularly in those areas where there is a great need to improve the service? For example, we talk about grain handling. For the last 10 years there has been very little improvement in the turn-around time or the car cycle of a boxcar or a hopper car moving grain. A car cycle from my part of the country out to the West Coast still takes 23 days. It has been 23 days for the last 10 years. What assurances do we have that by passing this bill and by giving this \$808 million bonanza we are going to have an improvement in that particular areas? Furthermore, what guarantees do we have that the additional funds are not going to be used to distort and disrupt the competitive balance, as I have reiterated time and time again?

I suppose another concern we have—and I do not know why we should be concerned, because I guess the people this would affect are not overly concerned, but I think in the national interest we should be—is what guarantee do we have that this is not one of the first steps in or perhaps the forerunner of the nationalization of the CPR? I would think, and I am not sure... There are many suspicions in my mind about the reason why the CPR have not appeared before this committee. Maybe they would like to unload the railway; I do not know. Maybe this is a step in the right direction as far as they are concerned; maybe they really agree with the concept of this bill because it will give them an excuse to phase out and turn the thing over to the CNR or over to the government.

Mr. Chairman, if in fact this is, this bill has the impact of being a forerunner of the nationalization of CPR, or if it is the forerunner of creating a public utility out of the transportation industry, dominated by the federal government, then we should say so. We should have some direction and debate the principle of that concept. But bringing this kind of legislation in as a housekeeping matter, which is really an exercise in financial manipulation, without really outlining the basic thrust and the basic policy direction, really raises many questions in the minds of ourselves and in the minds of many people.

[Traduction]

Je lis ces recommandations à la page 13 du mémoire présenté par l'Association canadienne des camionneurs.

Nous estimons que le gouvernement fédéral est trop généreux envers le CN et que le besoin de ce projet de loi ne se fait pas sentir à l'heure actuelle. En tant que représentants du peuple canadien et de nos électeurs, nous devons nous poser un certain nombre de questions. D'abord, de quelle façon concrète la population canadienne et son intérêt seront-ils servis par l'adoption de ce projet de loi? Deuxièmement, quelles garanties nous offre-t-on, à part les assurances du directeur exécutif actuel et l'actuel—j'insiste sur ce terme,—ministre des Transports? Quelle assurance avons-nous que nous ne verrons pas la construction d'autres tours du CN, d'autres centres commerciaux et d'autres investissements dans des entreprises connexes qui ne sont pas forcément reliées au système des transports?

Quelles assurances avons-nous qu'on offrira un service amélioré et plus efficace, surtout dans les régions où il laisse beaucoup à désirer? Par exemple, parlons de la manutention des céréales. Au cours des dix dernières années, le cycle complet d'un wagon couvert ou d'un wagon à trémies transportant des céréales est resté à peu près stable. Le cycle d'un wagon qui part de ma région du pays à destination de la côte ouest reste toujours 23 jours. Cela fait dix ans que ce cycle reste le même. Quelles garanties avons-nous que l'adoption de ce bill et l'octroi de cette aubaine de 808 millions de dollars nous assurera un meilleur service dans cette région? En plus, quelles garanties avons-nous que ces fonds supplémentaires ne seront pas utilisés afin de fausser les données sur la concurrence? Ceci est une question que j'ai posée à maintes reprises.

Nous avons une autre préoccupation mais je ne sais pas si elle est partagée par les personnes intéressées. Je crois quand même que l'intérêt national est en jeu. Quelles garanties avons-nous que ce bill n'est pas le premier pas vers la nationalisation de la Société CP? Le fait que cette société n'a pas comparu devant le Comité me paraît très suspect. Peut-être voudrait-elle se débarrasser des chemins de fer; je ne sais pas. Peut-être que pour elle, cette mesure est un pas dans la bonne direction; il se peut qu'elle soit d'accord avec le concept de ce bill dans la mesure où il lui donnera un prétexte de se décharger du service ferroviaire sur le dos du CN ou du gouvernement.

Monsieur le président, si ce projet de loi est effectivement annonciateur de la nationalisation du CP et la transformation de l'industrie des transports en service d'utilité publique dominé par le gouvernement fédéral, il faudrait le dire clairement. Il faudrait orienter le débat dans ce sens. Mais votre façon de procéder en présentant ce projet de loi comme une question d'administration interne quand il s'agit plutôt d'une tentative de manipulation financière, sans qu'il y ait la possibilité d'examiner l'orientation fondamentale de votre politique, soulève beaucoup de questions dans mon esprit et chez bien d'autres personnes.

[Text]

• 1050

I want to conclude by restating that, while we have had extensive hearings, a lot of questions have arisen that have not been answered. We are essentially concerned about the long-term impact of this bill. We really genuinely believe it is not required at this time, and we genuinely believe the bill should be delayed. I regret to say this, Mr. Chairman, but my colleagues and I cannot support it.

The Chairman: Shall Clause 1 carry?

Mr. Murta: I would like a recorded vote, if we could.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I know that Mr. Towers wanted to vote on this bill. He just took some of his guests over to the Chamber, and I indicated to him that the vote would probably take place at about 10.55 a.m., or . . .

Mr. Leblanc: He will be up at the House when we call the vote. The vote is called. We cannot wait.

Mr. Mazankowski: That is fine, sir.

The Chairman: Order, please.

Clause 1 agreed to.

Title agreed to.

The Chairman: Shall the bill, as amended, carry?

Mr. Mazankowski: Just a minute.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I guess that question was answered. That is fine.

The Chairman: Shall the bill, as amended, carry?

An hon. Member: On division.

The Chairman: Will someone move that a reprint of Bill C-17, as amended, be ordered for the House?

Mr. Murta: I would like a recorded vote, Mr. Chairman.

Motion agreed to: Yeas, 8; nays, 3.

The Chairman: Mr. Lapointe moves that a reprint of Bill C-17, as amended, be ordered for the use of the House of Commons at the report stage. Mr. Oberle, on a point of order.

Mr. Oberle: I would like to know when I was taken off the Committee, if I am not on it. Check that.

The Clerk: I will let you know.

Mr. Oberle: Was I on yesterday? The day before? Or the day before that?

The Clerk: You were put on at one stage; I will have to verify when they took you off exactly, because you are not on the latest list.

The Chairman: The Clerk will verify and let you know, Mr. Oberle. Shall I report the bill, as amended, to the House of Commons?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

En guise de conclusion, je signale qu'au cours de nos nombreuses séances, beaucoup de questions sont restées sans réponse. Nous sommes surtout préoccupés par l'incidence à long terme de ce bill. Nous sommes persuadés que ce projet de loi n'est pas nécessaire à l'heure actuelle et qu'il faudrait le retarder. Je dois vous informer à regret, monsieur le président, que mes collègues et moi ne pouvons y donner notre appui.

Le président: L'article 1 est-il adopté?

M. Murta: Je voudrais que le vote soit enregistré si cela est possible.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je sais que M. Towers voulait voter. Il vient d'accompagner des invités à la Chambre et je lui avais dit que la mise aux voix aurait lieu vers 10 h. 55 . . .

M. Leblanc: Il sera à la Chambre lorsque la mise aux voix aura lieu. Le bill a été mis aux voix. Nous ne pouvons pas attendre.

M. Mazankowski: Très bien, monsieur.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le président: Le bill dans sa version modifiée est-il adopté?

M. Mazankowski: Un instant.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je crois que la question que je voulais poser a déjà reçu une réponse. Passons.

Le président: Le bill dans sa version modifiée est-il adopté?

Une voix: Sur division.

Le président: Va-t-on proposer une réimpression de la version du bill C-17 pour la Chambre?

M. Murta: Je voudrais que le vote soit enregistré, monsieur le président.

La motion est adoptée par 8 voix contre 3.

Le président: M. Lapointe propose qu'une réimpression de la version modifiée du bill C-17 soit ordonnée pour utilisation à la Chambre des communes à l'étape du rapport. Monsieur Oberle, vous invoquez le Règlement.

M. Oberle: Je voudrais savoir quand mon nom a été retiré de la liste des membres du comité. Voulez-vous vérifier cela?

Le greffier: Je vous communiquerai ce renseignement.

M. Oberle: Est-ce que je faisais partie du comité hier, avant hier ou le jour avant?

Le greffier: On vous a ajouté au comité à un moment donné, mais il faudrait que je vérifie à quel moment votre nom a été radié puisque je vois qu'il ne figure pas sur la liste la plus récente.

Le président: Le greffier vous mettra au courant, monsieur Oberle. Dois-je faire rapport du projet de loi, dans sa version modifiée, à la Chambre des communes?

Des voix: D'accord.

Le président: Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.

APPENDIX "TC-8"

SUPPORTING DATA TO MEMORANDUM ON
CAPITAL STRUCTURE

SUMMARY OF CAPITAL REVISION ACT (1952)

Main Purposes of the Capital Adjustment Plan

1. To correct the substantial imbalance between debt and equity and reduce the fixed charges.

2. To enable the Government as a shareholder to contribute Equity Capital on account of *Capital Expansion*.

The Balance Sheet of the Canadian National Railways at December 31, 1951 recorded the total capitalization of the company as follows:

Debt

Funded Debt held by Public	\$615,197,035	
Government of Canada Loans	<u>857,573,774</u>	\$1,472,770,809

Equity

1,000,000 shares of C.N.R.	\$ 18,000,000	
5,000,000 shares of Securities Trust	<u>378,518,135</u>	
	396,518,135	
Investment in Canadian Government Railways	<u>\$379,877,514</u>	776,395,649
Total Capitalization		<u>\$2,249,166,458</u>

The relationship of debt and equity in this total capitalization was as follows:

Debt	65.5%
Equity	34.5%
Total	100.0%

This was the imbalance that the Act was intended to correct.

1. Government of Canada Loans—\$857,573,774

Under Section 3 of the Capital Revision Act 1952 the above liability was reduced by \$736,385,405 which is an amount equivalent to 50% of the above total indebtedness to both the Public and the Government (\$1,472,770,809). In consideration of this release of indebtedness the Company issued to the Government 736,385,405 4% Preferred Shares of \$1.00 each.

This cancellation of indebtedness reduced the Government of Canada loans from \$857,573,774 to \$121,188,369 and, of this latter amount, outstanding loans aggregating \$100,000,000 were cancelled (Section 4-a). In exchange the Company issued a 20-year debenture for \$100,000,000 maturing January 1, 1972 and the Act provided that the interest on the debenture "shall not be payable by the National Company on the said sum in respect of the period of ten years commencing on the 1st day of January 1952" (Section 4-b). This re-

ANNEXE «TC-8»

DONNÉES À L'APPUI DU MÉMOIRE SUR LA
COMPOSITION DU CAPITALRÉSUMÉ DE LA LOI SUR LA RÉVISION DU CAPITAL
DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
(1952)

Objectifs principaux du programme de réaménagement des capitaux

1. Corriger le déséquilibre important entre la dette et l'avoir propre et réduire les frais fixes.

2. Permettre au gouvernement de contribuer au nouveau capital souscrit majoré.

Au bilan du 31 décembre 1951 des chemins de fer nationaux du Canada figurait la capitalisation globale suivante:

Dette

Dette consolidée détenue par le public	\$615,197,035	
Prêts du gouvernement du Canada	<u>857,573,774</u>	\$1,472,770,809

Avoir propre

1,000,000 actions du C.N.	\$ 18,000,000	
5,000,000 actions de porte-feuille	<u>378,518,135</u>	
	396,518,135	
Investissement dans les chemins de fer du gouvernement canadien	<u>\$379,877,514</u>	776,395,649
Capitalisation globale:		<u>\$2,249,166,458</u>

Le rapport entre la dette et l'avoir propre dans la capitalisation globale était le suivant:

Dette	65.5%
Avoir propre	34.5%
Total	100.0%

Tel était le déséquilibre que la loi devait corriger.

1. Prêts du gouvernement du Canada—\$857,573,774

Aux termes de l'article 3 de la Loi sur la revision du capital du C.N. de 1952, les exigibilités susmentionnées ont été réduites de \$736,385,405, somme qui représente 50 p. 100 de la dette totale ci-haut envers le public et le gouvernement (\$1,472,770,809). En considération de cette remise de dette, la Compagnie a émis au nom du gouvernement 736,385,405 actions privilégiées de \$1, à quatre pour cent.

Cette radiation de dette a réduit le montant global des prêts du gouvernement du Canada de \$857,573,774 à \$121,188,369, ce qui a permis de rayer \$100,000,000 de cette dernière somme, (paragraphe 4-a). En échange, la Compagnie a émis une débenture de 20 ans, d'une valeur de \$100,000,000 et portant échéance au 1^{er} janvier 1972, et la loi prévoyait que les intérêts sur la débenture ne seraient pas exigibles de la Compagnie du National sur ladite somme à l'égard de la période de dix ans à commencer le 1^{er} janvier 1952» (paragraphe 4-b). Ce

arrangement of the government loans did not affect the balance sheet presentation except that the title of the liability was changed to read

“Government of Canada loans and debenture”—\$121,188,369

2. Issue of 4% Preferred Stock

In addition to the issue of 736,385,405 Preferred Shares of \$1.00 each in replacement of Government Loans as referred to above, the Act also provided that *during each of the 9 years from 1952 to 1960 inclusive the Government would purchase 4% Preferred Shares in an amount equal to 3% of the gross revenues of the System (Section 6-1 and 2).*

The proceeds from the sale of this stock are to be used “*to meet expenditures of the National System for additions and betterments that have been included in estimates of capital expenditures in an annual budget of the National System*” (Section 0-3)

Non-cumulative dividends on these 4% Preferred Shares shall, from time to time, be paid to extent that earnings are available for distribution in a fiscal year of the Company after payment of

- (a) interest on securities held by the public
- (b) interest on indebtedness to the Government of Canada, and
- (c) taxes payable under the Income Tax Act

but the dividend shall not exceed 4% of the par value of the shares outstanding. The shares shall be redeemable at any time at par with the consent of the Governor in Council. (Section 7)

3. Distribution of Earnings

Section 9 of the Act provides:

(1) Whenever the accounts of the company show earnings remaining after payment of

- (a) interest on securities held by the public
- (b) interest on indebtedness to the Government of Canada
- (c) taxes payable under the Income Tax Act, and
- (d) dividends on the 4% Preferred Stock

the earnings shall be paid to the Receiver General of Canada.

(2) Notwithstanding subsection (1) the Governor in Council may direct that the whole or any part of the earnings reamaining shall be applied in discharge of such obligations of the System as he prescribes.

remaniement des prêts gouvernementaux n'a eu aucun effet sur la présentation du bilan, sauf que ce poste des exigibilités a été modifié ainsi:

«Prêts et débenture du gouvernement du Canada»—\$121,188,369.

2. Émission d'actions privilégiées à quatre pour cent

En plus de l'émission de 736,385,405 actions privilégiées de \$1 en remplacement des prêts gouvernementaux mentionnés plus haut, la Loi prévoyait également qu'«à l'égard de chaque exercice financier de la Compagnie du National commençant dans les années 1959 à 1960 inclusivement, le gouvernement devait acheter des actions privilégiées, à quatre pour cent, ayant une valeur égale à 3 p. 100 des recettes brutes du réseau du National» (paragraphe 6-1 et 6-2).

Le produit de la vente de ces actions devra être employé «pour faire face aux dépenses du réseau du National, à l'égard des additions et améliorations qui ont été incluses dans les prévisions relatives aux dépenses de capital en un budget annuel du réseau du National.» (Paragraphe 6-3).

Les dividendes non cumulatifs sur ces actions privilégiées à 4 p. 100 doivent à l'occasion être payés dans la mesure où des bénéfices peuvent être distribués au cours d'un exercice financier de la Société, après le paiement:

- (a) de l'intérêt sur les titres détenus par le public
- (b) de l'intérêt sur la dette envers le gouvernement du Canada
- (c) des impôts exigibles aux termes de la Loi de l'impôt sur le revenu.

mais un dividende ne doit pas excéder 4 p. 100 de la valeur nominale des actions en circulation. Les actions doivent être rachetables à n'importe quel moment à leur valeur nominale, avec le consentement du gouverneur en conseil. (Article 7)

3. Répartition des bénéfices

L'article 9 de la loi stipule que:

(1) Chaque fois que les comptes du réseau du National pour un exercice financier, certifiés par les vérificateurs de ce réseau nommés par le Parlement, accusent des bénéfices qui restent après le paiement, selon l'ordre de priorité suivant,

- a) des intérêts sur les titres détenus par le public,
- b) des intérêts sur la dette de la Compagnie du National envers Sa Majesté,
- c) des impôts exigibles aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, et
- d) des dividendes sur les actions privilégiées, à quatre pour cent, de la Compagnie du National,

les bénéfices restants doivent être versés au receveur général du Canada.

(2) Nonobstant le paragraphe (1), le gouverneur en conseil peut ordonner que la totalité ou une partie des bénéfices restants soit affectée à la libération de telles obligations du réseau du National qu'il détermine.

4. Manner of Recording Shareholder's Equity

Section 10 sets out the manner in which the various classes of capital are to be recorded in the accounts. The following is a summary of this requirement.

(a) No par Value Common Shares of C.N.R.

These shares are to be shown as having an initial stated value of \$396,518,135.02 and thereafter the value is to be the aggregate of this initial stated value plus future capital gains retained by the Company, less future capital losses for which the Government has not made any contribution, plus the amounts of earnings used to discharge obligations as provided in Section 9-(2).

(b) 4% Preferred Shares

The par value of these shares outstanding is to be shown in the Accounts.

(c) Investment in Canadian Government Railways

The amount of the capital investment of the Government in the Canadian Government Railways as shown in the accounts of Canada is to appear in the Accounts of the Company.

(d) Balance Sheet Footnote

A footnote is to appear on the balance sheet stating that the capital stock of the Company (other than the 4% preferred stock) and the capital investment of Her Majesty in the Canadian Government Railways *are included in the net debt of Canada and disclosed in the historical record of government assistance to railways as shown in the Public Accounts of Canada.*

(e) Capital Stock of Securities Trust

Section 13 of the Act refers to the issue of 5,000,000 shares of the Securities Trust and directs that the Minister shall, with the approval of the Governor in Council, transfer these shares to the National Company and in consideration therefor the National Company shall issue to the Minister an equal number of shares of no par value of the capital stock of the National Company which shall be shown as having an initial stated value of \$378,518,135.02.

The Balance Sheet of the Canadian National Railways as at December 31, 1951 after giving effect to the above adjustments would appear as follows:

Debt

Funded Debt held by Public	\$615,197,035	
Government of Canada loans and debenture	<u>121,188,369</u>	\$ 736,385,404

4. Manière d'indiquer l'avoir propre d'un actionnaire

L'article 10 stipule la manière dont les diverses catégories de capital-actions doivent être inscrites dans les comptes. En voici un résumé:

(a) Les actions ordinaires sans valeur nominale du CN

Ce capital-actions doit être indiqué comme ayant une valeur initiale de \$396, 518,135.02 et par la suite sa valeur doit correspondre à l'ensemble de cette valeur initiale déclarée plus les montants de tous les gains de capital subséquents retenus par la société, moins le montant de toutes les pertes en capital subséquents pour lesquelles le gouvernement ne paie aucune contribution, plus les montants de tous les gains ayant servi pour la libération d'obligations en conformité du paragraphe (2) de l'article 9.

(b) Actions privilégiées de 4%

La valeur nominale de ces actions en circulation doit apparaître dans les comptes.

(c) Placements en immobilisations dans les chemins de fer du gouvernement canadien

Le montant du placement en immobilisations du gouvernement dans les chemins de fer du gouvernement canadien ainsi que l'indiquent les comptes du Canada doit apparaître dans les comptes de la Société.

(d) Renvoi en bas de page dans le bilan

Un renvoi en bas de page du bilan doit indiquer que le capital-actions de la Compagnie (autres que les actions privilégiées à 4%) et le placement en immobilisations par sa Majesté, dans les chemins de fer du gouvernement canadien sont compris dans la dette nette du Canada et révélés dans l'historique de l'aide de l'État aux chemins de fer, ainsi que l'indiquent les comptes publics du Canada.

(e) Capital-actions du Trust des titres

L'article 13 de la loi traite de la question des 5,000,000 d'actions de Trust des titres et stipule que le ministre doit, avec l'approbation du Gouverneur en Conseil, transférer ces actions à la compagnie du National en considération de quoi, cette dernière doit émettre au ministre un nombre équivalent d'actions sans valeur nominale du capital-actions de la Compagnie du National, lesquelles doivent être indiquées comme ayant une valeur initiale déclarée de \$378,518,135.02.

Le bilan des Chemins de fer nationaux du Canada au 31 décembre 1951, compte tenu des ajustements susmentionnés, semble être établi comme suit:

Dette

Dette consolidée par le public	\$615,197,035	
Prêts et obligations du Gouvernement du Canada	<u>121,188,369</u>	\$736,385,404

Equity

6,000,000 shares of no par value capital stock	396,518,135	
736,385,405 shares of 4% preferred stock of \$1.00 each	736,385,405	
Capital investment of Government of Canada in Canadian Government Railways	<u>379,877,514</u>	<u>1,512,781,054</u>
Total Capitalization		<u>\$2,249,166,458</u>

The relationship of debt and equity in this revised capitalization was as follows:

Debt	32.7%
Equity	67.3%
Total	100.0%

This corrected the imbalance as it existed as at January 1, 1952, the effective date of the Capital Revision Act (1952).

Avoir propre

6,000,000 de parts de capital-actions sans valeur au pair	396,518,135	
736,385,405 parts d'actions privilégiées de 4% à \$1.00 chacune	736,385,405	
Capitaux du gouvernement du Canada engagés dans les chemins de fer du gouvernement canadien	<u>379,877,514</u>	<u>1,512,781,054</u>
Capitalisation totale		<u>\$2,249,166,458</u>

La relation entre la dette et l'avoir propre dans cette capitalisation révisée s'établit comme suit:

Dette	32.7%
Avoir propre	67.3%
Total	100.0%

Le présent ajustement corrige le déséquilibre qui existait au 1^{er} janvier 1952, date d'entrée en vigueur de la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du Canada (1952).



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Mr. Ralph MacGougan, Assistant Deputy Minister—
Finance, Department of Transport.

Du ministère des Transports:

M. Ralph MacGougan, Sous-ministre adjoint, finances,
ministère des Transports.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 29

Thursday, May 25, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 29

Le jeudi 25 mai 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1978-79 under TRANSPORT

CONCERNANT:

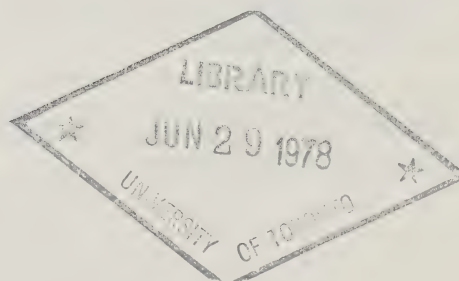
Budget principal 1978-1979 sous la rubrique
TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang,
Ministre des Transports



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Benjamin	Crosbie
Bussièrès	Dionne (<i>Kamouraska</i>)
Caron	Flynn
Condon	Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Harquail	Mazankowski
Lapointe	McKenzie
Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	Murta
Malone	Roy (<i>Laval</i>)
Marceau	Towers—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, May 1st, 1978:

Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) replaced Mr. Béchard;
Mr. Caron replaced Mrs. Holt;
Mr. Roy (*Laval*) replaced Mr. Wood;
Mr. Harquail replaced Mr. Trudel;
Mr. Bussièrès replaced Mr. Leblanc (*Laurier*);
Mr. Condon replaced Mr. McRae;
Mr. Flynn replaced Mr. Savard;
Mr. Collenette replaced Mr. Gendron.

On Wednesday, May 24, 1978:

Mr. Crosbie replaced Mr. Cadieu;
Mr. Forrestall replaced Mr. Lawrence.

On Thursday, May 25, 1978:

Mr. Malone replaced Mr. McCain;
Mr. Marceau replaced Mr. Douglas (*Bruce*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 1^{er} mai 1978:

M. Loiselle (*Saint-Henri*) remplace M. Béchard;
M. Caron remplace M^{me} Holt;
M. Roy (*Laval*) remplace M. Wood;
M. Harquail remplace M. Trudel;
M. Bussièrès remplace M. Leblanc (*Laurier*);
M. Condon remplace M. McRae;
M. Flynn remplace M. Savard;
M. Collenette remplace M. Gendron.

Le mercredi 24 mai 1978:

M. Crosbie remplace M. Cadieu;
M. Forrestall remplace M. Lawrence.

Le jeudi 25 mai 1978:

M. Malone remplace M. McCain;
M. Marceau remplace M. Douglas (*Bruce*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 25, 1978
(31)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:40 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Crosbie, Flynn, Forrestall, Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Marceau, Malone, Mazankowski, McKenzie, Murta, Roy (*Laval*) and Towers.

Other Members present: Messrs. Hargrave, Masniuk, Neil and Ritchie.

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, March 1, 1978, relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979. (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Wednesday, March 15, 1978.*)

The Chairman called Votes 1 and 5 relating to the Department of Transport.

The Minister made an opening statement.

Mr. Loiselle (*Saint-Henri*), seconded by Mr. Mazankowski moved,—That Mr. Collenette be elected Vice-Chairman of the Committee.

The question being put on the motion it was agreed to.

Mr. Mazankowski proposed to move,—That this Committee, having studied the policies of the Minister of Transport as detailed in the Estimates, regrets to inform the House that it does not have confidence in the Minister of Transport and urges the Prime Minister to request his resignation.

A point of order having been raised as to the procedural acceptability of the motion the Chairman took it under advisement.

The Minister answered questions.

At 5:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 25 MAI 1978
(31)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 40 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Campbell, (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Crosbie, Flynn, Forrestall, Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Marceau, Malone, Mazankowski, McKenzie, Murta, Roy (*Laval*) et Towers.

Autres députés présents: MM. Hargrave, Masniuk, Neil et Ritchie.

Comparait: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 1^{er} mars 1978 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. (*Voir procès-verbal et témoignages du mercredi 15 mars 1978.*)

Le président met en délibération les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Transports.

Le ministre fait une déclaration préliminaire.

M. Loiselle (*Saint-Henri*), appuyé par M. Mazankowski, propose,—Que M. Collenette soit élu vice-président du Comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

M. Mazankowski propose,—Que le Comité, après avoir étudié les politiques du ministre des Transports, telles que détaillées dans le budget des dépenses, informe avec regret la Chambre qu'il n'a pas confiance au ministre des Transports et presse le Premier ministre de demander sa démission.

Un rappel au règlement est soulevé quant à la recevabilité de la motion et le président en prend note.

Le ministre répond aux questions.

A 17 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 25, 1978

• 1543

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum.

Your subcommittee met last Wednesday, May 17, 1978, and agreed to recommend that we meet on the following days to deal with the estimates of the Department of Transport with the Minister and his officials: this afternoon; we will also meet next Monday, May 29, at 8.00 p.m.; and if it is agreeable to the Committee members we could possibly meet next Tuesday, May 30, at 8.00 p.m., with possibilities of afternoon meetings if we found that that was necessary.

Before I continue with the other remarks, if those members on the steering committee would be kind enough to remain after 5.00 o'clock for just a few minutes to discuss something of importance in regard to the Committee, I would appreciate it.

We will now resume . . .

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, may I speak to the steering committee report?

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, as you pointed out, we have three committee meetings slated prior to May 31, the day on which the estimates shall be deemed to be reported back to the House. I, on behalf of my colleagues, want to go on record as protesting the fact that, it is our feeling, the Committee has not met frequently enough, and has not met previously to consider the estimates, which amount to some \$1.3 billion and, as well, include over and above that the estimates of the Post Office, which are \$1.3 billion. Both items, I think we can agree, occupy a great deal of public interest at the present time.

• 1545

I want to remind the Committee members that the last time that this Committee met was on April 28, almost four weeks ago, and, as I said earlier, there has not been one item of the estimates that has yet been considered.

The estimates were referred to this Committee on March 1. Whether it was because of pressure from authorities on high that we sought to deal with Bill C-17 in a priority fashion until it was passed or whether there were some other pressures unknown to me, I do not know, Mr. Chairman, but you will recall that quite some time ago we met to consider the program and the procedure under which the estimates would be considered. There was agreement that we would consider Bill C-17 and have the CNR appear for a couple of meetings and then hopefully get back to the estimates because it was indicated at that time that we were interested in the surface transportation area and we thought that perhaps we might be able to have Justice Emmett Hall appear before the Committee.

A lapse of time occurred during consideration of a very important bill, Bill C-17 but it was something that we wanted

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 25 mai 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre, je vous en prie. Nous avons le quorum.

Votre sous-comité s'est réuni mercredi dernier le 17 mai 1978 et a convenu de recommander que nous nous réunissions les jours suivants pour étudier le budget du ministère des Transports avec le ministre et ses collègues: cet après-midi; lundi prochain, le 29 mai, à 20 heures; et également si les membres du comité le désirent, nous pouvons nous réunir mardi prochain, le 30 mai, à 20 heures; certaines séances d'après-midi sont également possibles.

Avant de poursuivre, je demande tout de suite aux membres du comité directeur d'avoir l'amabilité de rester après 17 heures pendant quelques minutes; nous devons discuter d'une question importante. Je vous en serais reconnaissant.

Nous reprenons maintenant . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, vous me permettez quelques observations sur le rapport du comité directeur?

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, comme vous l'avez dit, nous avons prévu trois séances du comité avant le 31 mai, date à laquelle le budget doit être renvoyé à la Chambre. Au nom de mes collègues, je proteste officiellement contre le fait que le comité ne se soit pas réuni suffisamment, et commence aujourd'hui seulement à étudier ce budget qui s'élève à quelque \$1.3 milliards de dollars, et auquel s'ajoute également le budget des Postes qui s'élève à \$1.3 milliard. Ces deux budgets, nous devons en convenir, intéressent vivement le public à l'heure actuelle.

Je rappelle aux membres du Comité que la dernière fois que nous nous sommes réunis, c'était le 28 avril, il y a presque quatre semaines et, comme je l'ai dit plus tôt, nous n'avons pas encore étudié un seul poste du budget.

Ces budgets nous ont pourtant été renvoyés le 1^{er} mars. Je ne sais pas si des autorités supérieures ont fait pression pour que nous donnions la priorité au Bill C-17 et pour que nous l'adoptions, ou bien s'il s'est agi d'autres pressions dont je n'ai pas eu connaissance. Mais vous vous souviendrez, monsieur le président, il y a déjà assez longtemps nous nous sommes réunis pour établir le programme et la procédure de l'étude du budget. Nous avons convenu d'étudier le Bill C-17, puis de convoquer les représentants du CN pour une ou deux séances pour revenir ensuite au budget car à l'époque, nous avions fait savoir à quel point les transports de surface nous intéressaient et nous avions même envisagé la possibilité de convoquer le Juge Emmett Hall.

Un certain temps s'est écoulé depuis l'étude de ce bill très important, le Bill C-17, mais de toute façon, nous avons

[Texte]

to pursue with a great amount of vigour and I think that it was not only in our interests but in the interests of the public at large that that be done. But we now find ourselves in the situation where we are being denied the right and the proper opportunity to consider the very important spending estimates of this very, very major and very important department; and I think that a strong case could be made, Mr. Chairman, that when the estimates are referred to a committee, because we have a limited time, we are constrained by the amount of time that we have to deal with these, surely the legislation should be at least postponed or held back until we have had at least an opportunity to consider some of the more important aspects of the spending estimates of a department.

I submit to you, sir, that we have been denied the fundamental rights of the parliamentary process in that we have not been given the opportunity to question the Minister and his officials on the policies and the spending directions and the directions of the Ministry of Transport, and really, quite frankly, I suggest to you that the whole exercise makes a farce out of the parliamentary institution. We object to that very much, and I want to tell you that, as a result of the fact that we are not going to be able to pursue the estimates, we will be denied the opportunity of looking, in a thorough way, at questions and matters that relate to air safety.

If you recall, Mr. Chairman, many times—and this certainly casts no reflection upon you; I think you did provide as much latitude as was possible in our consideration of Bill C-17, as it relates to the CNR—but on many occasions you did suggest that certain questions would be more appropriately handled when the estimates were considered. Well, we are really being denied just that, sir. We are not going to have an opportunity to analyse and assess the implications of the Hall report.

We have got the problems of grain transportation and the improvements thereto; the questions of the freight rates, both as it applies to the East and West; and the whole question of the Post Office—and that certainly is an area that we should spend more than one or two Committee meetings on.

So, Mr. Chairman, I want to say to you, and protest as vigorously as I can, that we are not happy about the timetable. And just before we came to this Committee, the President of the Privy Council did, I believe, indicate that there may be a disposition on the part of the government to see some extension to consideration of the estimates if it was so agreed by the Committee and/or by the steering committee. If that prerogative is indeed open to this Committee, I would suggest that we seize upon the opportunity to take up that opening.

I am not sure just how much time the President of the Privy Council was suggesting, whether it is a week, two weeks or a month; but I think, in the interests of all concerned, that we should have a better opportunity to examine these estimates, and I would hope that I would have some support from the other members of this Committee, as well. I am not sure whether the Minister is going to be making an opening statement but I think that it is closely related to the question of our inability to pursue the policies of the Ministry of Transport and the actions of the Minister.

[Traduction]

toujours eu l'intention de l'étudier de façon très approfondie, non seulement pour notre propre intérêt, mais également pour celui du public dans son ensemble. Or, aujourd'hui, voilà qu'on nous refuse le droit d'étudier convenablement ce budget de dépenses particulièrement important, celui d'un ministère considérable et extrêmement important. Monsieur le président, lorsque le budget d'un ministère est renvoyé à un comité, étant donné les limites de temps, étant donné les restrictions de temps qui nous sont imposées, il me semble tout à fait justifié de remettre à plus tard l'étude d'une législation pour pouvoir, ne serait-ce qu'aborder les aspects les plus importants de ce budget.

Monsieur, on nous a refusé ce droit fondamental du processus parlementaire. Nous n'avons pas eu la possibilité de poser des questions au ministre et à ses collègues sur les politiques de son Ministère, ses directives de dépenses et ses orientations. Je serai franc, à mon sens, c'est faire de l'institution parlementaire une pure farce. Je m'élève contre cet état de chose et je le répète, cela va nous empêcher d'étudier le budget convenablement, on nous refuse le droit d'étudier certaines choses de façon approfondie, par exemple les questions qui ont trait à la sécurité aérienne.

Monsieur le président, vous vous souviendrez que très souvent... et ce n'est certainement pas une critique contre vous, car effectivement, vous nous avez laissé beaucoup de liberté pendant l'étude du Bill C-17 qui porte sur le CN... mais très souvent, vous nous avez dit que nous ferions mieux de poser certaines questions au moment où le budget serait étudié. Eh bien voilà qu'on nous refuse cette possibilité. Nous n'aurons pas la possibilité d'analyser et d'évaluer les implications du rapport Hall.

Nous avons des problèmes avec le transport des céréales et nous devons envisager des améliorations. La question des tarifs de transport pour l'Est et pour l'Ouest doit être étudiée; tout le secteur des postes... il me semble que tout cela mérite plus d'une ou deux séances de comité.

Monsieur le président, je proteste le plus vigoureusement du monde: nous ne sommes pas du tout satisfaits de ce calendrier. Juste avant de venir ici, le président du Conseil privé a indiqué que le gouvernement serait peut-être prêt à prolonger la période d'étude du budget si les membres du Comité ou du comité directeur le désiraient. Si cette prerogative nous est accordée, je pense que nous devrions saisir l'occasion.

Je ne sais pas à quels délais le président du Conseil privé pensait, je ne sais pas s'il pensait à une semaine, deux semaines ou un mois, mais dans l'intérêt de toutes les personnes en cause, nous devons absolument étudier ce budget de façon plus approfondie et j'espère que les autres membres de ce Comité nous soutiendront. Je ne sais pas si le ministre a l'intention de faire une déclaration d'ouverture, mais cela est lié de près à l'incapacité dans laquelle nous sommes d'étudier les politiques du ministère des Transports et les activités du ministre.

[Text]

• 1550

I want to comment briefly about our frustration and our concern over the unhealthy state of transportation in this country and particularly on some of the issues that concern us very deeply and the fact that we have not, I believe, been given sufficient opportunity to explore and to investigate these issues.

The Minister of Transport may well have inherited a mess but I think we must recal that when the former Minister of Transport, now Senator Marchand, made that statement, the issue at the time was Canada's failure to move again . . .

Mr. Collenette: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Collenette, on a point of order.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, Mr. Mazankowski opened up by talking about the fact that this Committee had not met to consider the estimates and I would hope, I know that he is a sensitive fellow, that he would allow us on this side to address ourselves to the point of order before he makes an opening statement on the estimates. And I would therefore like just to make a brief statement on the point of order.

The Chairman: That is correct, Mr. Collenette, you will have that right. I will just caution Mr. Mazankowski. I would appreciate it if he would hurry; time is getting on. I think his point is well taken and that is exactly why I have asked for a short steering committee meeting after this meeting and I would ask Mr. Mazankowski if he would . . .

Mr. Mazankowski: Well, Mr. Chairman, I will certainly abide by your rulings. I am sure that with your wisdom and your experience in the Chair you need not be reminded by other members as to when another member is found in order or out of order, but, if you find that the latter part of my statement transgressed the original point of order that I started out on, I am prepared to leave it at that point, and perhaps the Committee might want to comment or you might want to consider the suggestion I made, however, I wish to reserve the right to make a further statement later on. Perhaps the minister may be making an opening statement, I am not sure. In any event, I did want to make an opening statement and comment in a general way on the state of transportation in this country as we see it from our point of view.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Lapointe, you asked on the same point of order.

M. Lapointe: Oui monsieur le président. Je voudrais tout simplement mentionner à quel point je m'étonne toujours qu'on fasse preuve d'inflation verbale lorsqu'il s'agit de discuter de l'horaire de ce comité. Je pense qu'il a toujours été dans notre habitude de réunir le sous-comité de la procédure et de l'ordre du jour pour essayer de trouver des solutions possibles aux problèmes posés par le calendrier du comité. C'est justement le but de la réunion que vous avez demandée après l'ajournement de ce comité.

[Translation]

Je voudrais parler très rapidement de nos frustrations et de nos préoccupations quant à l'état déplorable des transports dans ce pays, de certaines questions qui nous préoccupent profondément et du fait que nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour étudier et enquêter sur ces questions.

Le ministre des Transports a peut-être bien hérité d'une situation désastreuse, mais nous devons nous souvenir que lorsque l'ancien ministre des Transports, l'actuel sénateur Marchand, a fait cette déclaration, on parlait des problèmes de transport des céréales au Canada . . .

M. Collenette: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. Collenette invoque le Règlement.

M. Collenette: Monsieur le président, M. Mazankowski a commencé par dire que ce comité ne s'était pas réuni pour étudier le budget et j'espère, car je sais qu'il est très compréhensif, qu'il nous permettra à nous de ce côté de répondre à cette allégation avant de faire une déclaration d'ouverture sur le budget. Je désire donc revenir rapidement sur le rappel au Règlement.

Le président: Vous avez raison, monsieur Collenette, c'est un droit que je ne vous refuse pas. Mais avant, je voudrais prévenir M. Mazankowski, j'appréciera beaucoup qu'il se dépêche un peu, car le temps va nous manquer. Il a fort bien expliqué son point de vue, et c'est précisément la raison pour laquelle j'ai convoqué le comité directeur après cette séance; je demanderais même à M. Mazankowski de bien vouloir . . .

M. Mazankowski: Monsieur le président, je me soumettrai à vos décisions. Étant donné votre sagesse et votre expérience de la présidence, les autres députés n'ont pas besoin de vous rappeler que l'un d'entre nous fait une observation recevable ou irrecevable; enfin, si vous pensez que la fin de ma déclaration dépassait le cadre du rappel au Règlement que j'ai commencé par faire, je veux bien en rester là, mais les membres du comité auront peut-être des observations à ce sujet. Certains d'entre vous désireront peut-être faire des observations, des suggestions mais je me réserve le droit de faire une autre déclaration un peu plus tard. Je ne sais pas si le ministre a l'intention de faire une déclaration d'ouverture. Quoi qu'il en soit, j'avais de toute façon l'intention de faire une déclaration d'ouverture et de faire des observations générales sur l'état des transports dans ce pays, d'exposer notre point de vue sur la situation.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Lapointe, à ce même sujet.

Mr. Lapointe: Yes, Mr. Chairman. All I want to say is how amazed I am to see what oral inflation we are inflicted whenever the timetable of this committee is being discussed. I believe it always has been our practice to call a meeting of the subcommittee on agenda and procedure in order to find solutions to agenda problems. This is precisely why you called the meeting after the end of this meeting.

[Texte]

Alors, je me demande pourquoi on a eu à écouter ces lamentations et ces jérémiades à savoir qu'on nie les droits fondamentaux des députés de l'opposition. Je pense, monsieur le président, que c'est de la foutaise. Je préférerais que l'on s'entende ensemble au sein du sous-comité de la procédure et de l'ordre du jour pour trouver un horaire qui satisfasse tout le monde et pour qu'on puisse étudier les prévisions budgétaires.

Je pense que nous sommes autant préoccupés que les députés d'en face d'étudier à fond ces prévisions budgétaires. Je ne vois pas pourquoi on a dû entendre ces lamentations.

Le président: Merci monsieur Lapointe. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Well, Mr. Chairman, I would like to echo the sentiments of Mr. Lapointe. Mr. Mazankowski is usually an amiable and generous individual and one who does not resort to the kind of tactics that he has resorted to this afternoon. We met last week in the steering committee and as he remembers we had a very lengthy and amiable meeting in the Chairman's office and I thought that surely any potential disagreement as to the Committee's schedule should have arisen at that point. But we seemed to agree; there was a general disposition on the schedule of meetings, but to come here today like this leaves me with the impression that something is affecting the honourable member for Vegreville. Perhaps it is the heat in Ottawa today, I do not know. But certainly without being derogatory, it amounts to nothing more than blatant grandstanding, perhaps, for the benefit of the media representatives who are here. It is something that I think is uncharacteristic of him and something as a member of the Liberal caucus I reject and think is grossly unfair.

• 1555

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think it is precisely the point that Mr. Collenette and Mr. Lapointe and the Parliamentary Secretary touched upon that gives us concern. The Committee has not sat since April 28 and there has been only one steering committee meeting in the interim. Perhaps if more steering committees might have been arranged, some of the problems that we are facing now might have been resolved. Mr. Chairman, a final observation on that, I think that is the cause of it; if we had had more, perhaps this difficulty would not have emerged. It is quite possible that we can make some orderly progress with this after this meeting is over.

One other comment. It does not serve this Committee any great amount of good for Mr. Collenette to make the suggestions and charges he just has. Perhaps we should get off on a little more amiable footing, or things might tend to deteriorate very rapidly. I suggest any more charges of departure from other than good conduct and co-operation on this side of the Committee room are not going to serve the purpose of this Committee in a useful and orderly way.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on the same point of order.

[Traduction]

Therefore, I wonder why we must listen to such lamentations and whinning that we are denying the fundamental rights of the Members of the Opposition. To me, Mr. Chairman, this is all rot. I would rather we agreed in the subcommittee to find a timetable agreeable to everyone; then, we would have a chance to study the estimates.

We are just as serious as the members opposite in our wish to study these estimates. I cannot see why we have to bear such lamentations.

Mr. Chairman: Thank you, Mr. Lapointe. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Eh bien, monsieur le président, je suis tout à fait d'accord avec M. Lapointe. D'ordinaire, M. Mazankowski est assez amical et généreux et il n'a pas recours au genre de tactique qu'il a déployé cet après-midi. Nous nous sommes réunis la semaine dernière en comité directeur et, il s'en souviendra, nous avons eu une séance assez longue et tout à fait amicale dans le bureau du président et si certains d'entre nous n'étaient pas d'accord avec le calendrier du comité, c'est à ce moment-là qu'ils auraient dû en parler. Or, il semble que nous ayons été d'accord, nous avons eu l'air d'approuver le calendrier adopté. Pourtant, la sortie du député de Vegreville ce matin, me donne l'impression qu'il y a quelque chose qui l'affecte. C'est peut-être la chaleur qu'il fait à Ottawa aujourd'hui, je ne sais pas. Mais en tout cas, sans vouloir l'insulter, je pense que c'est de la provocation pure et simple, et cela s'adresse peut-être aux représentants de la presse qui sont parmi nous. En tout cas, cela ne lui ressemble pas du tout et à titre de membre du caucus libéral, je déclare que c'est parfaitement injuste.

Le président: Merci, monsieur Collenette. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, c'est précisément ce qu'ont dit M. Collenette et M. Lapointe ainsi que le secrétaire parlementaire qui nous inquiète. Le Comité ne s'est pas réuni depuis le 28 avril et dans l'intervalle, il n'y a eu qu'une seule séance du comité directeur. Si le comité directeur avait pu se réunir plus souvent, peut-être aurait-on pu résoudre certains problèmes auxquels nous nous heurtons maintenant. Monsieur le président, une dernière observation à ce sujet, et je pense que c'est à la racine même du problème: si nous avions eu plus de séances, cette difficulté ne se serait pas posée. D'autre part, il est tout à fait possible que nous puissions progresser rapidement après cette séance.

Une dernière observation. Il ne sert pas à grand-chose au Comité d'entendre M. Collenette faire des accusations comme il vient de le faire. Nous aurions mieux fait de commencer sur un ton un peu plus amical, les choses risquent de se détériorer très rapidement. Ce n'est pas en s'écartant de l'esprit de coopération et des règles de bonne conduite que ce côté-là du Comité va se rendre utile aux délibérations.

Le président: Monsieur Mazankowski au même sujet.

[Text]

Mr. Mazankowski: Further to the statement made by Mr. Collenette, I too respect his integrity and his ability as a member of Parliament. I am sure that he would agree with me that it is physically impossible to consider, even in a cursory way, the extent of the estimates that we have before us, under the Department of Transport, in three meetings. I simply want to remind him that the last time this committee met was on April 28. The steering committee was not called together until May 17, which was perhaps prompted by the fact that I raised the matter in the House of Commons. So, for him to suggest that I am being somewhat belligerent—I have a duty to perform here as a member of Parliament and so does he and I would respectfully suggest that he consider that responsibility more than the suggestion that we are getting off on a track here which would not be conducive to the harmonious functioning of this Committee.

The Chairman: Order, please. Mr. Condon, on a point of order.

Mr. Condon: Mr. Chairman, I am quite surprised at some of the comments that are being made; the criticism of the Committee not meeting and we have spent now 25 minutes discussing a point when we should have got to the point, and it is 25 minutes wasted. I would hope that whether the media is here or not, they will take note of that.

Also, Mr. Chairman, I would like to bring to the attention of this committee that on numerous occasions over the last three or four weeks, we have been unable to obtain members of Parliament from the Conservative side to serve on committees that have been working in these committee rooms. So I would suggest . . .

An hon. Member: Not on this side. That is absolute crap.

Mr. Crosbie: Name one.

Mr. Condon: I would suggest Manpower and Immigration.

Mr. Crosbie: I would suggest you check your facts.

The Chairman: Order, please. Let us stick to the point of order brought up by Mr. Mazankowski.

Mr. Condon: I would like to conclude by saying that because of the good attendance today—that has never happened in the Committee on Transportation since I have been on it—there may be some subterfuge to criticize, not only this Committee but the Minister. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Condon. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, you did give Mr. Mazankowski the right of reply, not that I want to get the last word in, but on his raising the subject in the House of Commons, at no time did he approach me as a member of the steering committee—I am not sure about Mr. Lapointe or yourself—as to whether or not we should have any meeting on a particular day. I suggest that the most gentlemanly way to proceed in the House of Commons is to bring matters up informally with your colleagues to determine whether or not meetings should be arranged.

The second point I would like to make is that during consideration of Bill C-17, the recapitalization of the Canadi-

[Translation]

M. Mazankowski: Moi aussi je respecte l'intégrité et la compétence de député M. Collenette. Mais il doit convenir qu'il est matériellement impossible d'étudier, ne serait-ce que rapidement, la totalité du budget que nous avons sous les yeux et qui a trait au ministère des Transports en l'espace de trois séances. Je lui rappelle simplement que la dernière fois que nous nous sommes réunis, c'était le 28 avril. Le comité directeur n'a pas été réuni avant le 17 mai, et c'est peut-être la raison pour laquelle j'en ai parlé à la Chambre. Alors, lorsqu'il m'accuse d'agressivité . . . J'ai un devoir à remplir ici en tant que député, tout comme lui, et respectueusement, je lui suggérerais de penser à cette responsabilité avant de nous accuser de sortir du sujet, ce qui n'aidera en rien au fonctionnement harmonieux de ce Comité.

Le président: A l'ordre, je vous en prie. M. Condon invoque le Règlement.

M. Condon: Monsieur le président, je suis tout à fait surpris d'entendre ces observations. On critique le Comité de ne pas s'être réuni plus tôt et voilà que nous venons passer 25 minutes à discuter dans le vide alors que nous ferions mieux d'en venir au fait; voilà 25 minutes de perdues. J'espère que la presse en prendra note, celle qui est là et celle qui n'est pas là.

Monsieur le président, je voudrais également attirer l'attention des membres du Comité sur le fait qu'à plusieurs reprises au cours des trois ou quatre dernières semaines, nous avons été dans l'impossibilité d'obtenir le concours des députés du parti conservateur pour des séances de comité qui ont eu lieu dans ces salles. Je pense donc . . .

Une voix: Pas de ce côté. C'est vraiment de la foutaise.

M. Crosbie: Nommez-en un.

M. Condon: Celui de la Main-d'oeuvre et de l'Immigration, par exemple.

M. Crosbie: Je vous suggère de vérifier vos faits.

Le président: A l'ordre, je vous en prie. Tenons-nous en à la question soulevée par M. Mazankowski.

M. Condon: En concluant, l'assistance record que nous avons—c'est la première fois que je vois cela au Comité des transports—me fait penser que l'opération a été montée de toute pièce pour critiquer, non seulement ce Comité mais également le ministre. Merci.

Le président: Merci, monsieur Condon. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, vous avez permis à M. Mazankowski de répondre, ce n'est pas que je veuille avoir le dernier mot, mais il a bien dit qu'il avait soulevé la question à la Chambre: or, il n'a jamais essayé de m'en parler à moi, qui fait partie du comité directeur—je ne sais pas ce qu'il en est de M. Lapointe ou de vous-même—ni de me suggérer de réunir le Comité pour une journée donnée. Il me semble que la procédure la plus civile à la Chambre est de commencer par discuter avec vos collègues pour décider des séances.

Ensuite, je rappelle que pendant l'étude du bill C-17, la Loi sur la révision du capital des chemins de fer nationaux du

[Texte]

an National Railways, you, sir, as Chairman, were more than generous with the opposition who wandered all over the map, and did not confine themselves to Bill C-17, and I think that they had ample time to discuss every aspect of railway policy. Indeed, at one meeting at which I chaired when you were unavoidably absent, the member from York-Simcoe, who is not a regular attender of this meeting, came in and started talking about Via Rail and its marketing policies, which did not really relate to the recapitaization of Canadian National Railways. I think in fairness it should be said that the opposition have had more than adequate opportunity to express themselves on surface transportation as it pertains to the railways.

The Chairman: Thank you, Mr. Collette. In that it is the responsibility of the Chair to call steering committee meetings and regular meetings in consultation with the steering committee, I am sure that Mr. Mazankowski or other members of the Committee would not want to mislead all the members in that since March 15, for instance, we have had two meetings on Main Estimates. We have had 11 meetings on Bill C-17 and at the steering committees that we have had, it was agreed to go to that bill. Prior to that we had asked to have further steering committees, and other members have not been available. It has always been a friendly kind of agreement whether we should sit or not, and to provide certain facilities to one member or another. I would not want this to be a debate but it is a responsibility of the Chair. I hope, as Mr. Mazankowski said, it is not a particular reflection on the Chair, but we have been available. The Committee has been available, but due to uncontrollable circumstances at certain periods, we have not been able to sit.

• 1600

The Committee is available. We have our block system. We are prepared to follow it and I hope that we can go on to the business at hand, that is the Main Estimates, rather than cast reflections on one member or another. As Mr. Mazankowski mentioned, the Main Estimates have to be reported back or are deemed reported back on May 31. There have been negotiations in regard to the possibility of extending the period and, as I mentioned earlier, this is the purpose of our steering committee meeting right after this meeting. If we go on in this type of debate, we could have several meetings and never get to the subject at hand. I would like to resume consideration of the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979 and call Votes 1 and 5 of the Department of Transport.

DEPARTMENT OF TRANSPORT

Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures—\$57,525,000

Vote 5—Departmental Administration—Capital expenditures—\$17,793,000

[Traduction]

Canada, vous même, monsieur le président, avez été excessivement généreux avec l'opposition qui s'est permise des digressions dans tous les sens et a été loin de s'en tenir au bill C-17. En effet, ces députés ont eu amplement le temps de discuter de tous les aspects de la politique des chemins de fer. Je vous rappelle même qu'à une séance que j'ai présidée car vous aviez été forcé de vous absenter, le député de York-Simcoe, qui n'assiste même pas régulièrement à ce Comité, est arrivé et s'est mis à parler de Via et de ses politiques de commercialisation, ce qui n'avait pas grand lien avec la révision du capital des chemins de fer nationaux. En toute justice, il faut reconnaître que l'opposition a eu tout le temps du monde de s'exprimer sur les questions de transport de surface et plus particulièrement de chemins de fer.

Le président: Merci, monsieur Collette. Étant donné qu'il appartient au président de convoquer le comité directeur et les séances normales de comité en consultation avec les membres du comité directeur, M. Mazankowski et ses collègues ne voudront pas induire en erreur les autres membres du Comité: en effet, depuis le 15 mars, nous avons eu deux séances consacrées au budget principal. Nous avons eu 11 séances consacrées au Bill C-17 conformément à ce qui avait été souhaité par le comité directeur. Auparavant, nous avions essayé de réunir le comité directeur mais certains députés n'étaient pas disponibles. Jusqu'à présent, nous avons toujours décidé des séances de façon amicale et essayé de tenir compte des horaires de chacun d'entre vous. Je ne voudrais pas me lancer dans un débat, mais cette responsabilité appartient au président. J'espère, comme M. Mazankowski l'a dit, que ce n'est pas une critique du président, mais en tout cas, nous avons toujours été disposés à siéger. Le Comité l'a été, et c'est à cause de circonstances incontrôlables qu'il nous est arrivé de ne pas pouvoir le faire.

Le Comité est toujours à votre disposition. Nous devons bien sûr tenir compte du système des blocs. Nous sommes prêts à en tenir compte et j'espère que nous pourrions maintenant passer à notre sujet, c'est-à-dire au budget principal au lieu de nous accuser les uns et les autres. Comme M. Mazankowski l'a mentionné, le budget principal doit être renvoyé à la Chambre le 31 mai. On a discuté de la possibilité de prolonger cette période, comme je l'ai dit plus tôt, et c'est pour cette raison même que nous avons convoqué le comité directeur après cette séance. Si nous poursuivons ce genre de débat, nous pourrions fort bien consacrer plusieurs séances à ne faire rien d'autre. Je voudrais reprendre l'étude du budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979 et mettre en délibération les crédits 1 et 5 du ministère des Transports.

TRANSPORTS

Programme de l'administration centrale

Budgétaire

Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—\$57,525,000

Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capital—\$17,793,000

[Text]

The Minister has an opening statement for the members.
Mr. Minister.

Hon. O. Lang (Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman. I will be brief, in view of the time which has already been taken by discussing points of order, so that members may go to questions and deal with the specific areas of most interest to them.

The estimates before us include, in both expenditure and loan requirements for the department and transportation agencies for which I am responsible, an amount of \$1.714 billion which is about 3.5 per cent of the dollars spent by the federal government.

Our spending estimates are up from those of 1977-78, but our actual share of the total estimates of federal government spending is down by about 0.5 per cent.

These expenditures, in addition to covering normal day-to-day operations of the very complex transportation systems of Canada will include new initiatives to improve rail passenger services. The members will see the inclusion of \$133 million for Via Rail and \$15 million for the beginnings of the rail line improvement for better service in passenger services. They will see \$70 million for the rehabilitating program for the branch lines in the Prairies, a rebuilding program which is of vital importance and which is now part of a proposed eight-year program in total, two years of which will be completed this year, to rebuild all the branch lines which for so many years have been allowed gradually to deteriorate.

For airport improvements and highway strengthening in the Atlantic provinces we have \$44 million; for assistance to the provinces in the urban transportation field under the five-year, \$230 million urban transportation assistance program, the estimates include the annual total of \$46 million. The payments to Via rail will actually be offset by certain reductions in the payments which had been made through the Canadian Transport Commission to CN and CP which will no longer have the opportunity to claim from the Commission for 80 per cent of their service losses as they have undertaken to operate those services under contract with Via. The \$133 million figure for Via I mentioned is offset by a reduction of \$113 million for the Canadian Transport Commission.

Our capital program shows an over-all contraction. When one includes National Harbours Board projects, it drops from \$388 million to \$338 million. This is due to the completion of some large projects such as the Calgary airport, where last year's spending included a \$30 million amount, and the coming to an end or winding down of other programs such as ice-breaker construction, the Malton second air terminal building, and Mirabel, to mention a few. These changes free some large sums which permit some redirection of thrust in our capital spending.

[Translation]

Le ministre a une déclaration d'ouverture. Monsieur le ministre.

L'hon. O. Lang (ministre des Transports): Merci, monsieur le président. Étant donné le temps qui a déjà été consacré à la discussion des rappels au Règlement, je serai bref pour que les députés puissent passer aux questions et traiter des secteurs qui les intéressent le plus.

Le budget que nous avons sous les yeux comprend pour les dépenses de fonctionnement et les subventions inscrites au budget pour le ministère et les organismes de transport dont je suis responsable, la somme de 1.714 milliard de dollars, ce qui représente environ 3.5 p. 100 du budget total du gouvernement fédéral.

Notre budget de dépenses a augmenté par rapport à celui de 1977-1978, mais notre part des dépenses totales du gouvernement fédéral a baissé d'environ 0.5 p. 100.

Ces dépenses, en plus de couvrir les opérations courantes des systèmes de transport canadiens qui sont très complexes, comprendront de nouvelles initiatives pour améliorer les services de chemins de fer destinés aux passagers. Les députés constateront également que nous avons inscrit une somme de 133 millions de dollars pour le service Via ainsi que 15 millions de dollars pour la phase initiale des travaux d'amélioration des voies destinées au transport des passagers. Ils trouveront également une somme de 70 millions de dollars pour la remise en service des lignes secondaires des Prairies, un programme de reconstruction d'une importance vitale et qui s'insère maintenant dans un programme échelonné sur huit années, cette année étant la deuxième; ce programme est destiné à reconstruire toutes les lignes secondaires qu'on a laissées se détériorer pendant de si nombreuses années.

Dans le cadre du programme d'amélioration des aéroports et de renforcement du réseau routier dans les provinces de l'Atlantique, nous avons prévu 44 millions de dollars. Pour l'aide aux provinces pour le transport urbain dans le cadre du plan quinquennal, un programme d'aide aux transport urbain s'élevant à 230 millions de dollars, le budget comprend le total annuel de 46 millions. Les paiements au système Via seront en réalité compensés par certaines réductions des paiements qui ont dû être faits par l'entremise de la Commission canadienne des transports au CN et au CP qui ne pourront plus réclamer à la Commission 80 p. 100 de leurs pertes puisque les services qui étaient à l'origine de ces pertes fonctionneront maintenant dans le cadre d'un contrat avec Via. Les 133 millions de dollars prévus pour Via et dont j'ai parlé, sont compensés par une réduction de 113 millions de dollars au poste Commission canadienne des transports.

Notre programme en capital a subi plusieurs réductions; parmi elles, les projets du Conseil des ports nationaux qui passent de 388 millions de dollars à 338 millions de dollars. C'est dû à l'achèvement de certains grands travaux d'équipement comme l'aéroport de Calgary où les dépenses de l'an dernier englobaient un montant de 30 millions de dollars, ainsi qu'à l'expiration de certains autres programmes tels que la construction de brise-glaces, la seconde aérogare de Malton et Mirabel, pour n'en citer que quelques-uns. Ces changements

[Texte]

• 1630

Some major projects which are new and to begin in 1978-79 include, for the Coast Guard, the replacement of the *Eider* and the *Skua*, which show in the estimates a \$1.8 million amount of a total program of \$10 million for that replacement. We show the study and design concept for an arctic ice-breaker, and here \$2.2 million is shown out of a study total, a design total, of \$5 million. This is a very, very major vessel proposal which would, in all likelihood, cost in the area of between \$200 and \$300 million and would of course be a further and very important part of our activity in the North in assuring that we were ready to assist in the opening up of the North to vessel traffic. We include in the estimates a vessel traffic management system at Les Escoumins, where \$1 million of a total \$4.7 million program is shown.

The National Harbours Board intends to begin with government loan financing the construction of the second container terminal at Halifax, and here we find \$8.5 million out of a total program cost of \$25.4 million. At Saint John, the start of the Forest Products Terminal—this is Terminal “A”, which is the second terminal, “B” having been done before “A” in this particular case—shown at a total cost of \$3.5 million, and the Long Wharf Pugsley South, where \$1.5 is shown out of a total of \$16.5 million.

We also have provided for the beginnings of the Clark Drive overpass in Vancouver, which is an outstanding commitment for the National Harbours Board, and here we have shown \$2.2 million out of a total cost of \$4.2 million.

I have mentioned the new transportation package of direct investment and contributions for the Atlantic. This will benefit the Atlantic provinces with a total of \$44 million, of which some \$11 million will go into airport improvements at Charlo, St. Leonard, Wabush, Makkovik, Nain and Deer Lake.

The day-to-day operating requirements of the four departmental programs are increasing by about \$54 million, not counting the ferry services. In the ferry services there is actually a decline of \$8 million shown, from \$108 million to \$100 million in this year's estimates compared to last year's.

Mr. Chairman, I think one can appreciate the Department's efforts to hold down expenses and to allow only absolutely necessary expansion of operations when one emphasizes that as much as 87 per cent of the \$54 million increase is really an increase reflecting the changes in costs, in terms of salaries and goods and services purchased, or in other words, a simple restatement of the estimates of 1977-78 in terms of 1978-79 dollars. The resources available for additional growth or real growth are applied to the operation of some new facilities which are coming into operation. That accounts for about \$12 million. They cover the increase in certain unavoidable workload increases; about \$70 million and 60 man-years are simply

[Traduction]

ont libéré de fortes sommes qui nous ont permis de faire une redistribution de nos dépenses d'investissement.

Parmi les projets importants qui sont nouveaux et dont la réalisation débutera en 1978-1979, on trouve, pour la garde côtière, le remplacement de l'*Eider* et du *Skua*, ce qui se traduit dans le Budget par un montant de 1.8 millions de dollars sur le total de 10 millions de dollars qui coûtera ce remplacement. L'étude et le projet d'un brise-glace pour l'Arctique se traduit par 2.2 millions de dollars sur un total de 5 millions de dollars. Il s'agit là d'un navire extrêmement important qui, en toute vraisemblance, coûtera entre 200 et 300 millions de dollars et qui, bien entendu, sera d'un très grand secours pour ouvrir le Grand Nord à la navigation. Nous avons fait figurer au Budget une méthode de gestion de la navigation pour Les Escoumins, ce qui représente 1 million de dollars sur un total de 4.7 millions de dollars.

Le Conseil des ports nationaux envisage la construction à Halifax de la seconde gare de conteneurs avec l'aide d'un prêt de l'État; et nous trouvons ici 8.5 millions de dollars sur un total de 25.4 millions de dollars qui représentent le coût du programme. A Saint-Jean, le démarrage de l'entrepôt des produits forestiers, c'est-à-dire l'entrepôt «A» qui vient en second lieu puisque nous avons commencé par l'entrepôt «B», coûte au total 3.5 millions de dollars; il y a également Long Wharf Pugsley South pour qui on trouve 1.5 millions de dollars sur un total de 16.5 millions de dollars.

Nous avons également financé le début des travaux du pont de Clark Drive à Vancouver, engagement financier de la part du Conseil des ports nationaux; et là nous avons 2.2 millions de dollars sur un coût total de 4.2 millions de dollars.

J'ai signalé le nouvel ensemble de contributions et d'investissements directs dans le domaine des transports au bénéfice des provinces atlantiques; sur un total de 44 millions de dollars, 11 millions de dollars seront consacrés à l'amélioration des aéroports de Charlo, St-Léonard, Wabush, Makkovik, Nain et Deer Lake.

Les activités quotidiennes qui se rattachent aux quatre programmes ministériels se traduisent par une augmentation de 54 millions de dollars, sans compter le service de traversiers. Le service de traversiers enregistre une baisse de 8 millions de dollars, puisqu'il est passé de 108 millions de dollars dans le Budget de l'an dernier à 100 millions de dollars dans le budget de cette année.

Monsieur le président, on comprendra que le ministère cherche à contenir ses dépenses et à n'autoriser que les expansions qui sont absolument nécessaires, car il faut insister que 87 p. 100 de cette augmentation de 54 millions de dollars représente en réalité une hausse des coûts dans les domaines des salaires et des biens et services; autrement dit, il s'agit d'une simple réévaluation du budget de 1977-1978 en dollars de 1978-1979. Les ressources disponibles pour assurer une croissance supplémentaire ou une croissance réelle sont consacrées à certaines installations nouvelles qui commencent à fonctionner. Cela représente environ 12 millions de dollars. Cela couvre une croissance inévitable de certaines charges de

[Text]

reflecting the increase in work load in ongoing programs. And they reflect some new initiatives and administrative improvements, reflecting about \$6 million and 75 man-years.

While the above additions come to \$25 million, they have been largely offset by new revenues of \$7 million and cost-saving measures which yielded expenditure reductions of about \$10 million. New revenues have in fact been tagged at \$14 million, but a change in policy in accounting resulted in the withdrawal of the private-sector income from the Marine Transportation vote. These earnings are now being credited to the Consolidated Revenue Fund instead of to Transport Canada.

• 1610

Looking into some of the areas of growth, we find a need for \$2.8 million and a complement of 83 man-years to staff the first of the new icebreakers. We find \$4.3 million and 52 man-years for new air traffic control centres and enlarged airport operations; \$3 million and 12 man-years for revitalizing rail passenger service; \$3.9 million and 28 man-years to move staff and furnishings to the new training institute at Cornwall and to expand our department's training program, and \$.5 million and 19 man-years goes to improve our capability in the field of the transportation of dangerous goods. Members will be aware there of the developments which have seen also the first reading of a bill which is the result of very significant conversations and consultations between the federal government and the provincial governments in an exercise, I think, of first-rate federal-provincial co-operation since, in a field which crosses both jurisdictions, we have what amounts to an agreed approach so that we have a uniformity of handling of dangerous goods in different modes, some of which are provincial, some of which are federal, but which also have a very important international aspect because we are trying to bring our provisions in line with international standards being developed in recognition of the very important movement of goods between this country and others, notably the United States. The fact that anything that can be done to avoid a change in rules applying to people's shipping goods means it is easier for them to comply and, as a result, in this very important area we can have a much higher degree of safety in the handling of the goods.

The estimates before us also provide an additional \$2 million, Mr. Chairman, to be spent on the research and development in the field of energy transportation. That, I think, is a very important area which members will particularly want to note.

I think that quick survey of a few of the highlights, Mr. Chairman, will do for my part in opening. I will be glad, indeed, to turn to whatever areas interest members most.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Lang.

[Translation]

travail; le surcroît de travail qu'entraînent les programmes permanents représente environ 70 millions de dollars et 60 années-hommes. Certaines initiatives et améliorations d'ordre administratif représentent 6 millions de dollars et 75 années-hommes.

Cela représente un total de 25 millions de dollars qui a été largement compensé par de nouvelles recettes qui se sont élevées à 7 millions de dollars ainsi que par des mesures d'économie qui se sont traduites par une baisse d'environ 10 millions de dollars au chapitre des dépenses. On avait calculé que les nouvelles recettes s'élevaient à 14 millions de dollars mais une modification des méthodes de comptabilité a abouti à la suppression du revenu que procurait le crédit des transports maritimes dans le secteur privé. Ces gains sont désormais crédités au Fonds du revenu consolidé et non plus à Transports Canada.

En se penchant maintenant sur certains secteurs de croissance, on trouve 2.8 millions de dollars et un complément de 83 années-hommes qui devraient servir à doter en personnel le premier des nouveaux brise-glaces. On trouve 4.3 millions de dollars et 52 années-hommes pour les nouveaux centres de contrôle aériens et l'expansion des activités aéroportuaires; 3 millions de dollars et 12 années-hommes sont destinées à revitaliser le service voyageur des compagnies de chemin de fer; 3.9 millions de dollars et 28 années-hommes pour le personnel et l'aménagement du nouvel institut de formation de Cornwall et l'extension du programme de formation de notre ministère; enfin, .5 million de dollars et 19 années-hommes serviront à améliorer nos possibilités dans le domaine des transports des produits dangereux. Vous constaterez parmi ces progrès l'adoption en première lecture d'un projet de loi qui résulte d'entretiens et de consultations très importantes qui ont eu lieu entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux; la collaboration fédérale-provinciale a été de tout premier ordre puisque, dans un domaine qui chevauche ces deux administrations, on a pu aboutir à un accord permettant une manutention uniforme des produits dangereux dans tous les secteurs de transport dont certains sont du ressort provincial et d'autres du ressort fédéral; mais cela comporte aussi un aspect international très important car nous essayons d'harmoniser nos méthodes avec les critères internationaux dans la mesure où il se fait un échange très important de marchandises entre ce pays et des pays étrangers, surtout les États-Unis. Il est beaucoup plus facile pour les expéditeurs de se conformer à des règles qui ne changent pas et, par conséquent, la manutention de ces produits se fait avec beaucoup plus de sécurité.

Le budget qui est devant vous comporte 2 millions de dollars supplémentaires qui seront consacrés à la recherche et au développement dans le domaine de l'énergie destiné au transport. C'est un domaine très important qui retiendra certainement votre attention.

Monsieur le président, je m'en tiendrai à ce bref exposé en matière d'introduction. Je me ferai un plaisir de répondre à tout ce qui peut vous intéresser le plus.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lang.

[Texte]

Mr. Loiselle, on a point of order.

M. Loiselle: Monsieur le président, seulement deux seconds. Not to delay the Committee, I have talked with the member for Vegreville and I think we agree that it would take just a minute to propose the election of the Vice-Chairman of this Committee.

I propose Mr. Collenette, the member for York East, as Vice-Chairman.

An hon. Member: No, after what he said?

The Chairman: With regard to Mr. Loiselle's point, as a result of Mr. Collenette's having been taken off the Committee at one point, the vacancy was created and it is just to reinstate Mr. Collenette as Vice-chairman of the Committee.

Mr. Mazankowski: Provided you stick around.

The Chairman: We will watch him this time.

It is moved by Mr. Loiselle, Saint-Henri, and seconded by Mr. Mazankowski from Vegreville that Mr. David Collenette be elected Vice-Chairman of this Committee.

Motion agreed to.

The Chairman: I declare that Mr. David Collenette is duly elected Vice-Chairman of this Committee.

An hon. Member: Thank you, gentlemen.

The Chairman: Thank you.

First on the list is Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I am not sure whether the Minister has further copies of the statement that he has made. If he has, it would be convenient if they could be distributed.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I do have copies of the gist of what I said and a lot of the figures. It is not exactly that, but if that is useful for members, I would be certainly glad to have that distributed.

Mr. Mazankowski: Yes, it certainly would be because I listened with interest and the document, I think, was conspicuous by what it did not contain. Primarily, Mr. Chairman, I am very disappointed, I might say, over the fact that the Minister did not seize upon this opportunity to address himself to some of the very current, urgent problems that face us in this country in respect of transportation. I was hoping that perhaps he might outline some new initiatives to overcome some of the problems that we have.

As I said earlier, Mr. Chairman, the former Minister and his former colleague made the infamous statement that transportation was in a mess during the time when we were confronted with very grave difficulties in respect of the movement of grain. Indeed, our failure to move grain to export position in sufficient quantities to meet our export commitments was, I believe, the issue that frustrated the minister to the extent that he did declare that the transportation system in Canada was a mess.

[Traduction]

M. Loiselle invoque le Règlement.

Mr. Loiselle: Just a minute, Mr. Chairman. Sans vouloir retarder le Comité, je me suis entretenu avec le député de Vegreville et je crois que nous sommes d'accord pour proposer l'élection du vice-président de ce Comité, ce qui ne prendra qu'une minute.

Je propose la candidature de M. Collenette, député de York East, à la vice-présidence.

Une voix: Non, après ce qu'il a dit?

Le président: En ce qui concerne l'intervention de M. Loiselle, M. Collenette a quitté le Comité à un moment donné et son poste est resté vacant; nous ne faisons que rétablir M. Collenette dans ses fonctions de vice-président du Comité.

M. Mazankowski: A condition qu'il y reste.

Le président: Nous allons le tenir à l'œil cette fois-ci.

M. Loiselle, député de Saint-Henri, appuyé par M. Mazankowski, député de Vegreville, propose que M. David Collenette soit élu vice-président du Comité.

La motion est adoptée.

Le président: Je déclare M. David Collenette dûment élu vice-président du Comité.

Une voix: Merci, messieurs.

Le président: Merci.

Le premier sur la liste est M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je ne sais pas si le ministre a d'autres exemplaires de la déclaration qu'il vient de faire. S'il en a, il serait utile de les distribuer.

M. Lang: Monsieur le président, j'ai des exemplaires des notes de mon discours qui sont accompagnées d'une quantité de chiffres. Ce n'est pas mot pour mot ce que j'ai dit, mais si cela peut vous être utile, je suis certainement ravi de vous les distribuer.

M. Mazankowski: Oui, cela nous aiderait beaucoup car je vous ai écouté attentivement et il y a des éléments qui brillent par leur absence. Tout d'abord, monsieur le président, je suis très déçu du fait que le ministre n'ait pas saisi cette occasion de s'attaquer à certains problèmes actuels et urgents auxquels nous nous heurtons dans ce pays dans le domaine des transports. J'espérais qu'il exposerait de nouvelles initiatives destinées à surmonter certains de nos problèmes.

Je répète, monsieur le président, que l'ancien ministre et son prédécesseur avaient fait une déclaration abominable selon laquelle les transports étaient dans le marasme au moment où nous nous heurtons à de très graves difficultés en ce qui concerne le transport des grains. En fait, c'est parce que nous n'avons pas réussi à acheminer notre grain en quantités suffisantes vers les marchés d'exportation, et cela pour honorer nos engagements, que le Ministre s'est senti contrarié au point qu'il a déclaré que le réseau canadien des transports était dans le marasme.

[Text]

• 1615

If we look at today, Mr. Chairman, we have essentially the same thing. We have ships waiting, up to two dozen at any given time, at the Port of Vancouver. We have shortages of box cars. Demurrage is piling up at historically high levels, and for the first time in history we are looking at the prospect of paying demurrage in the St. Lawrence. We have the railroads cutting back on their grain-carrying fleet. It has been a total failure, notwithstanding the fact that in 1974, the transportation commitments of the present government were to revamp the grain-handling system from the granary to the ship. A very lofty proclamation, and I think we are certainly all supportive of that.

We have the question of the Hall Report and the conflicts that surround the implementation of the Hall Report; the failure to institute some of the very central recommendations. I believe, and we still believe, this report should have been referred to this Committee so that perhaps it could have had a thorough airing, and maybe the minister and Mr. Justice Emmett Hall would have been able to reach an agreement or a consensus on what in fact some of those recommendations mean. We note with interest that in some areas, on some of the recommendations, the minister has moved in haste, while on some of those that are central and very important to the future well-being of the transportation system and, indeed, the economic welfare of Western Canada, we have been moving at slower than a snail's pace. These are issues that are very important, very current, and that need some answers immediately.

We have the question of air safety, which my colleague from Winnipeg South Centre has been constantly looking at. The question of the inadequacy of air navigational aids; the rash of accidents. We have the Northern Ontario report; we have the Cranbrook incident; we have the Pickle Lake incident. There are many, many questions, and a cloud of controversy and uncertainty surrounds many of these areas. We have the famous Bolduc Telex, which suggests political interference. We have the minister's constant refusal to call an inquiry into all matters relating to air safety, and the refusal to establish a thorough and comprehensive program to upgrade our air navigational aids in this country, which has now become a major issue. It is a serious situation.

We do not have a domestic air policy in this country, Mr. Chairman. Air Canada is picking up the regionals. We have no third air carrier policy. Surely the framework of this very important element of transportation should be outlined.

In urban transportation, the minister has reneged upon a 1974 election promise. There has been a renegeing on the proposal to upgrade and refurbish the Union Station in Toronto on a 50-50 cost-sharing program with the provinces. Now we are getting more promises from the minister with regard to STOL. I can say this: the promises and the suggestions that are being advanced by the minister, in view of what

[Translation]

Si l'on se penche sur la situation telle qu'elle existe aujourd'hui, monsieur le président, on s'aperçoit que, pour l'essentiel, rien n'a changé. Nous avons jusqu'à deux douzaines de navires en rade dans le port de Vancouver. Nous n'avons pas suffisamment de wagons couverts. Les surestaries s'accumulent et atteignent des records; pour la première fois dans l'histoire, il est question de payer des surestaries dans le Saint-Laurent. Les compagnies de chemins de fer ont réduit le nombre des wagons affectés au transport des grains. C'est un échec total bien qu'en 1974, le gouvernement actuel s'était engagé à améliorer le transport des grains depuis les silos jusqu'aux navires. Proclamation tout à fait sublime, et je crois que nous y sommes tous favorables.

Nous avons le rapport Hall et les conflits qui entourent sa mise en application; on n'a pas réussi à mettre en œuvre certaines de ces recommandations essentielles. Je suis convaincu, et nous le sommes tous, que ce rapport aurait dû nous être soumis; ainsi aurait-il pu être entièrement connu et le ministre et le juge Emmett Hall auraient pu se mettre d'accord sur la signification de certaines des recommandations. Nous remarquons avec intérêt que le ministre a agi à la hâte dans le cas de certaines recommandations alors qu'il n'a progressé qu'à la vitesse d'un escargot en ce qui concerne certaines recommandations essentielles pour l'avenir du réseau de transport ainsi que pour l'avenir économique de l'Ouest du Canada. Ce sont des problèmes très importants, tout à fait actuels, et qui exigent une solution immédiate.

Nous avons la question de la sécurité aérienne sur laquelle mon collègue de Winnipeg-Sud-Centre se penche en permanence. La question de l'insuffisance des aides à la navigation aérienne et la recrudescence des accidents. Nous avons le rapport du nord de l'Ontario; nous avons l'accident de Cranbrook; nous avons l'accident de Pickle Lake. Voilà de nombreuses questions sur lesquelles planent doutes et controverses. Nous avons le fameux télex de Bolduc qui insinue l'existence d'une ingérence politique. Le ministre refuse constamment d'enquêter sur tout ce qui rattache à la sécurité aérienne et d'établir un programme général visant à améliorer les aides à la navigation aérienne qui posent actuellement un problème majeur. La situation est grave.

Nous n'avons aucune politique aérienne nationale. Air Canada reprend les compagnies régionales. Nous n'avons aucune politique concernant une troisième compagnie aérienne. Il faudrait incontestablement établir le cadre à l'intérieur duquel devrait fonctionner ce secteur très important des transports.

En ce qui concerne les transports urbains, le ministre n'a pas tenu la promesse qu'il avait faite lors des élections de 1974. On n'a pas tenu la promesse d'améliorer et de rénover la Gare Union de Toronto dont le coût devait être partagé à 50 p. 100 avec la province. Or, le ministre continue à nous faire des promesses en ce qui concerne l'ADAC. Je peux dire ceci: étant donné ce qu'il est advenu du programme des transports

[Texte]

has happened in the urban transportation program, are taken with a grain of salt.

We have mentioned VIA Canada. In spite of the assurances of the Minister of Transport, we have evidence that many of the employees who have been working for the railways are going to be seriously jeopardized as a result of their transfer to VIA Rail.

On the question of freight rates, in both Atlantic Canada and Western Canada, not a single freight rate inequity has been removed. The question of the inequities in freight rates on raw products versus processed and finished products has not been resolved. The rapeseed-crushing industry is in serious trouble in Western Canada as a result of that. We have the minister's bungling of the car rental concession; the bungling of the regulation regarding the ELTs, and we now find that the COPA people are planning class action against the Ministry of Transport. The question of user-pay is still a question that is very offensive in all parts of the country.

• 1620

If we go back a couple of years, Mr. Chairman, you will recall that in 1975 when the position papers were introduced by the government outlining new initiatives for transportation policy, those papers were referred to this Committee for consideration. There was some short hearings under the stewardship of the former Minister of Transport.

When this Minister took over, he chose to bring in a bill. Well, the bill was brought in. He suggested it was filibustered by the Opposition. I investigated that statement, Mr. Chairman, and I found that there were 17 speakers on that bill. There were eight Liberals plus his newfound colleague, the Minister of Industry, Trade and Commerce, for a total of nine. There were six Progressive Conservatives and there were two NDPs. Two NDPs, Mr. Chairman, and six Conservatives. Some filibuster.

Mr. Chairman, with that bill we at least had a framework, some direction on what the Ministry of Transport was proposing in its over-all concept for a national transportation scheme. I know the Minister does not like committees because he finds them too partisan, but surely either the subject matter of the paper or the subject matter of that bill should have been referred to this Committee for consideration.

We could have called upon the wealth of expertise that exists throughout this country, called upon all the sectors in the transportation industry and various modes to have their input. And I am sure that if the Minister had been in a co-operative and willing mood to heed some of the advice and wisdom that would flow therefrom, we probably could have had before us now a comprehensive national transportation package.

We need a blueprint for national transportation and we should have that before we engage in any more ad hoc legislation. We think that is a keystone, Mr. Speaker. We need

[Traduction]

urbains, c'est avec un grain de sel que nous accueillons les promesses et les suggestions du ministre.

Il a été question de VIA Canada. En dépit des garanties données par le ministre des Transports, nous avons la preuve que de nombreux cheminots vont être sérieusement touchés par suite de leur mutation à la compagnie VIA Rail.

En ce qui concerne le tarif de fret dans la région atlantique et dans l'Ouest, aucune injustice n'a été éliminée. On n'a pas résolu les injustices qui existent entre le tarif de fret qui s'applique aux matières premières et celui qui s'applique aux produits finis. En conséquence, le secteur de la transformation du colza se trouve en mauvaise posture dans l'Ouest du Canada. Le ministre a bousillé la concession de la location automobile; il a bousillé la réglementation concernant les émetteurs de repérage d'urgence et nous savons maintenant que les gens de la COPA envisagent d'entamer des procédures contre le ministère des Transports. La question du financement par l'usager reste une question très désagréable dans toutes les régions du pays.

Si l'on se reporte à il y a deux ans, monsieur le président, on se souvient qu'en 1975 on nous avait soumis pour étude les exposés de principes dans lesquels le gouvernement énonçait de nouvelles initiatives en matière de transport. Quelques courtes audiences ont eu lieu sous les auspices de l'ancien ministre des Transports.

Lorsque le ministre actuel est entré en fonction, il a choisi de présenter un projet de loi et il a laissé entendre que ce projet de loi s'était heurté à une obstruction systématique de la part de l'opposition. J'ai creusé cette déclaration, monsieur le président, et je me suis aperçu qu'il y a eu 17 interventions sur ce projet de loi. Il y a eu huit interventions libérales plus celle de son nouveau collègue, le ministre de l'Industrie et du Commerce, ce qui fait neuf au total. Il y a eu six interventions du Parti progressiste conservateur et deux interventions du NPD. Or, deux NPD et six conservateurs, voilà bien en effet de l'obstruction systématique.

Monsieur le président, ce projet de loi nous fournissait du moins une base de travail et une orientation sur la politique d'ensemble du ministère des Transports. Je sais que le ministre n'aime pas les comités parce qu'il les trouve trop sectaires, mais on aurait certainement dû nous soumettre le contenu de ce document ou de ce projet de loi.

Nous aurions pu puiser dans la réserve considérable de spécialistes qui existent dans ce pays et nous aurions pu solliciter la collaboration de tous les secteurs des transports. Je suis sûr que si le ministre avait fait preuve de bonne volonté et d'un esprit de collaboration en tenant compte des conseils qui lui auraient ainsi été données, nous aurions sans doute maintenant devant les yeux une politique générale des transports à l'échelle du pays tout entier.

Il nous faut un plan pour les transports nationaux avant de nous lancer dans de nouvelles lois créées pour les besoins de la cause. Nous pensons que c'est essentiel, monsieur le président.

[Text]

to have some better direction. We need to have a blueprint of action. No question. Mr. Chairman, that we require some imagination, some leadership. It is an enormous job to address all the challenges that face us in transportation in this country.

But this Committee can do a lot of work. We do not believe the Minister of Transport has used this Committee often enough. I do not think we have been given sufficient opportunity. We do not believe he has provided the leadership in discharging this responsibility. I think, quite frankly, and I have to say this with the greatest regret, that we members on this side of the Committee table have lost confidence in this Minister. I regret that I have to move a motion, and I hope the Chairman will find it in order and that it will be considered. I know my colleagues will want to comment on it. It is with a great deal of regret that I do this but the issues of transportation that face us now and in the future are too grave to be cast aside.

We need some action. We need some leadership. We need to proceed in a spirit of co-operation—and that is something that we have not had.

I therefore move that this Committee, having studied the policies of the Minister of Transport as detailed in the estimates, regrets to inform the House that it does not have confidence in the Minister of Transport and urges the Prime Minister to request his resignation.

The Chairman: I have heard the motion. I will take the motion under advisement for the moment and will continue with the—does the Minister have any reply?

Some hon. Members: Yes.

Some hon. Members: No.

The Chairman: We have several, not on the motion but . . . Order, please.

An hon. Member: You gave him 20 minutes. Why do you not give him an hour?

The Chairman: Order, please. On the questions that Mr. Mazankowski has put forth I have at least 10 members who want to comment and time is quickly slipping away. So I will ask the Minister to respond and then I will go to the next questioner.

I will take this motion under advisement and comment on it a little later.

• 1625

Mr. Collenette: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Collenette on a point of order.

Mr. Collenette: I am sorry to interrupt at this point, but I would like to make it clear that as far as I could see the motion did include the preamble that Mr. Mazankowski went through. I would hope that in discussing the motion later, if it is in order, we could address ourselves to not only the strict context of the motion but also the preamble which dealt with every aspect of transportation policy under the sun.

[Translation]

Il nous faut une meilleure orientation. Il nous faut un plan d'action. Incontestablement, monsieur le président, il nous faut de l'imagination et de l'initiative. C'est une tâche énorme que celle qui consiste à relever tous les défis que posent les transports dans ce pays.

Mais ce Comité peut abattre beaucoup de travail. Nous pensons que le ministre des Transports n'a pas eu suffisamment recours au Comité. On ne nous a pas donné suffisamment d'occasions. Nous ne pensons pas qu'il ait fait preuve d'initiative dans l'accomplissement des tâches qui lui incombent. Très franchement, et je le dis avec le plus profond regret, les membres qui siègent de ce côté-ci de la table ont perdu confiance dans le ministre. Je regrette de devoir proposer une motion. J'espère que le président l'acceptera et qu'elle sera étudiée. Je sais que mes collègues voudront en parler. C'est avec regret que j'agis ainsi mais les problèmes des transports auxquels nous nous heurtons maintenant et auxquels nous nous heurterons à l'avenir, sont trop graves pour être laissés de côté.

Il faut agir. Il faut de l'initiative. Il faut agir dans un esprit de collaboration—et cela nous a manqué.

Je propose donc qu'après avoir étudié les politiques du ministre des Transports telles qu'elles sont exposées en détail dans le budget, le Comité ait le regret d'informer la Chambre qu'il n'a pas confiance dans le ministre des Transports et exhorte le premier ministre à exiger sa démission.

Le président: J'ai entendu la motion. Je vais l'étudier attentivement, mais pour l'instant nous allons continuer avec . . . Le ministre veut-il répondre?

Des voix: Oui.

Des voix: Non.

Le président: Plusieurs personnes désirent intervenir, non pas à propos de la motion mais . . . Silence, s'il vous plaît.

Une voix: Vous lui avez accordé 20 minutes. Pourquoi pas une heure?

Le président: Silence, s'il vous plaît. Au moins dix députés veulent intervenir sur les questions posées par M. Mazankowski et le temps passe rapidement. Je vais donc demander au ministre de répondre et je vous donnerai ensuite la parole.

Je vais étudier attentivement cette motion et je vous dirai tout à l'heure ce que j'en pense.

M. Collenette: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Collenette, un rappel au Règlement.

M. Collenette: Je regrette d'interrompre, mais j'aimerais faire remarquer qu'en ce qui me concerne, la motion inclut le préambule énoncé par M. Mazankowski. J'ose espérer qu'en discutant la motion, si celle-ci est recevable nous pourrions non seulement nous en tenir au texte de la motion, mais discuter également du préambule qui parlait de tous les aspects possibles de la politique sur les transports.

[Texte]

The Chairman: Order, please. That is debatable, and you will have ample opportunity, but I think it is up to the Minister to now respond to any of the questions that Mr. Mazankowski might have asked. Then we will proceed to the next questioner.

I would caution the other members in that Mr. Mazankowski has taken the full 10 minutes and over that, and the Minister has to respond, it has just taken time away from other members of the Committee who want to question the Minister. So I would caution you that in the future I will be a little stricter in maintaining the time that has been established by Committee members, by the steering committee and the Committee as a whole in regard to time allocations. Mr. Minister.

Mr. Lang: Mr. Chairman, thank you very much. I should make some observations about some of the remarks and questions by Mr. Mazankowski. I think he is in error on a number of things with which he opened. It was not in relation to grain matters and grain transportation that my predecessor used the expression about transportation being a mess. As I made clear and, I think, demonstrated in a speech the other day, in any case the transportation system has come out of that situation in the last few years and is in a pretty good position in Canada.

The fact is that of course we have some ships waiting. But that is itself a relative matter, with more ships waiting in the gulf in the United States than here. We are moving a very, very large volume of grain—if not a record, it will be very, very close to a record volume. It is not the first time in history that there have been ships with demurrage problems waiting in the St. Lawrence, so Mr. Mazankowski is wrong in that regard as well.

He also referred to the question of the implementation of the Hall recommendations, and said that we were implementing some in haste and acting at a snail's pace in regard to others. I would like Mr. Mazankowski, Mr. Chairman, to be helpful some time later on in the consideration of these estimates and indicate which recommendations he thinks we are acting on in too slow a way in relation to them. It is great to have these generalizations, but when we come to the specifics we find there is in fact no substance at all to it. It would be interesting to see which ones he thinks we are doing too fast, which ones we are doing too slowly . . .

Mr. Mazankowski: I will take up that challenge.

Mr. Lang: . . . and whether or not he joins in the recent criticism that buying hopper cars is not a proper carrying out of our responsibility in regard to the grain-handling system. If he shares in that one, well, then he and I are on opposite sides of that issue and I think we should make that very clear.

I think that the question of Bill C-33, the Transportation Act amendments, is something I should also talk about in a general way. The filibuster was indicated not so much by the number of members who had already spoken on the bill but by direct statements from members of the Conservative Party to me that it was their intention and practice, that they were going to filibuster. Of course, the extraordinary . . .

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Cela reste à savoir, mais nous aurons toute l'opportunité voulue, mais pour l'instant, je crois que c'est au ministre de décider s'il veut répondre aux questions posées par M. Mazankowski. Ensuite nous passerons au prochain sur ma liste.

J'aimerais inviter les autres membres du comité à la prudence et leur faire remarquer que M. Mazankowski a pris ses dix minutes au complet et même plus et que maintenant le ministre doit répondre ce qui n'a fait que diminuer le temps des autres membres du comité qui veulent poser des questions au ministre. Je veux donc vous prévenir qu'à l'avenir je serai un peu plus strict en faisant respecter les limites de temps fixé par les membres du comité, les membres du comité directeur et le comité plénier. Monsieur le ministre.

M. Lang: Monsieur le président, merci beaucoup. J'aimerais faire quelques remarques à la suite de propos et questions de M. Mazankowski. Je crois qu'il est dans l'erreur sur plusieurs sujets. Ce n'était pas dans le contexte des céréales et du transport de céréales que mon prédécesseur a dit que les transports étaient dans le marasme! Comme je l'ai dit clairement moi-même, dans un discours l'autre jour, de toute façon, les moyens de transport se sont sortis de cette situation depuis quelques années et la situation est excellente à cet égard au Canada.

Il est vrai bien sûr que quelques navires soient en attente. Tout cela est relatif puisqu'il y a plus de navires en attente dans le golfe aux États-Unis qu'ici. Nous transportons d'énormes volumes de céréales . . . si ce n'est pas un record, nous atteindrons presque un volume record. Ce n'est pas la première fois dans notre histoire qu'il y a des navires en surestaries dans le Saint-Laurent et donc M. Mazankowski fait erreur à ce sujet également.

Il a également parlé de la mise en œuvre des recommandations Hall, disant que dans certains cas nous procédions avec trop de hâte et dans d'autres cas à pas de tortue. J'aimerais que M. Mazankowski, monsieur le président, nous aide plus tard lorsque nous étudierons les Prévisions budgétaires pour nous dire quelles sont à son avis les recommandations pour lesquelles nous prenons trop de temps. Il est bien facile de généraliser, mais lorsqu'il faut être précis, nous constatons que de telles remarques sont sans fondement. Il serait intéressant de voir à l'égard de quelles recommandations il estime que nous procédons trop vite, et trop lentement . . .

M. Mazankowski: J'accepte le défi.

M. Lang: . . . ainsi que de savoir si comme on l'a entendu dire récemment il estime que d'acheter des wagons-trémie ne constitue pas la bonne façon de remplir notre responsabilité en ce qui concerne la manutention des céréales. S'il partage ce point de vue, alors nous sommes diamétralement opposés sur cette question et je crois que cela doit être bien compris.

Pour ce qui est de la question du Bill C-33, les amendements apportés à la loi sur les transports, j'aimerais en parler de façon générale. Si j'ai conclu au filibuster ce n'est pas à cause du nombre de députés qui ont déjà parlé au sujet du projet de loi, mais à cause des déclarations directes que les membres du parti conservateur ont faites voulant qu'il soit de leur intention de faire du filibuster. Bien sûr, l'extraordinaire . . .

[Text]

Mr. Mazankowski: That will be the first time you ever believed a Conservative.

The Chairman: Order.

Mr. Lang: The extraordinary thing about that is that Mr. Mazankowski complains that the bill and its subject matter did not get before the Committee. Of course, the simplest way of getting it before the Committee would have been to let second reading pass and have the bill right here for a general discussion with all the witnesses you would like.

Mr. Mazankowski: Get your committee members to co-operate.

Mr. Lang: Of course, we can proceed with that matter again. As I have indicated in the House, the gist of the development thrusts in the earlier part of that bill, the bulk of the provisions in regard to control of rates, long haul, short haul and the provision for some control on maximum rates are things which would have been very beneficial to this country—the Atlantic wanting very badly the statement of general principles which were negotiated with the Atlantic premiers themselves, the west very badly wanting the statements on control of conferences with the western transportation ministers, and at WEOC with the premiers themselves. Yet the bill which contained those was stopped in this way, in the way that Opposition members can when they crush out the available House time for a bill when it could have come before a committee. Mr. Chairman, I think it is very important to note, in view of the member's earlier statements about what does or does not come before the Committee, how often they take the opportunity to stop good things coming here and then complain about it later.

Mr. Forrestall: Just get the grin off your face.

The Chairman: Order, please.

Mr. Murta: A point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Murta on a point of order.

• 1630

Mr. Murta: Yes, Mr. Chairman, we are very serious in the motion that we put forward today and I would certainly hope that a ruling can be made on that on the motion as soon as possible. It is a pretty simple, straightforward motion. It should not take a day or wait until the next meeting before you, sir, can make a ruling on that particular motion because I think the point in the motion that Mr. Mazankowski made is a point that we on this side of the table want to speak to in support of the motion. We would hope it would be voted on, frankly, if it is acceptable in the Committee. To set the thing aside and not act on it—I certainly hope you would not do that and you would be able to rule on the motion rather quickly.

An hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: It is a serious motion in regard procedurally to the acceptance or non-acceptance. I feel that I will not rule

[Translation]

M. Mazankowski: Cela serait bien la première fois que vous croiriez un conservateur.

Le président: A l'ordre.

M. Lang: Ce qui est extraordinaire, c'est d'entendre M. Mazankowski se plaindre que le projet de loi ne s'est pas rendu au comité. Bien sûr, la façon la plus simple pour que le comité puisse étudier le projet de loi était de le laisser passer en deuxième lecture et de le renvoyer ici pour un débat général et la comparution de tous les témoins que vous vouliez entendre.

M. Mazankowski: Demandez à vos députés au comité de collaborer.

M. Lang: Bien sûr, nous pouvons donner suite à cette affaire. Comme je l'ai dit à la Chambre, la portée des nouvelles avenues ouvertes par la première partie du projet de loi et l'ensemble des dispositions visant le contrôle des tarifs, les longs parcours, les courts parcours, la disposition permettant un certain contrôle des tarifs maximums, sont toutes des choses qui auraient été à l'avantage de notre pays... Les provinces de l'Atlantique veulent beaucoup entendre la déclaration des principes généraux négociés avec les premiers ministres de ces provinces, les provinces de l'Ouest veulent beaucoup entendre les déclarations sur le contrôle des tarifs maximums qui sont également une question qui est ressortie des conférences tenues avec les ministres des transports de l'Ouest et lors de la Conférence économique de l'Ouest à laquelle assistaient les premiers ministres eux-mêmes. Pourtant, le projet de Loi qui contient toutes ces dispositions a été retardé en route, comme peuvent le faire les membres de l'opposition lorsqu'ils gaspillent le temps de la Chambre avec un projet de loi qui aurait pu être envoyé devant le comité. Monsieur le président, je crois qu'il est très important de noter, vu les déclarations précédentes du député sur ce qui vient ou ne vient pas devant le comité à quel point l'opposition prend l'occasion d'arrêter les bonnes choses de venir ici et ensuite de s'en plaindre.

M. Forrestall: Arrêtez de sourire.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Murta: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Murta, un rappel au Règlement.

M. Murta: Oui, monsieur le président, la motion mise de l'avant aujourd'hui nous tient beaucoup à cœur et j'ose espérer qu'une décision sera rendue le plus tôt possible. Il s'agit d'une motion assez simple et directe. Vous ne devriez pas avoir besoin d'une journée ni même être obligé d'attendre jusqu'à la prochaine réunion avant de trancher cette question car il y a un point fait par M. Mazankowski dans sa motion que nous, de ce côté-ci, voulons appuyer. Nous espérons que si les membres du comité sont d'accord, nous pourrons nous prononcer franchement à ce sujet. Mettre les choses de côté, ne pas agir... j'ose espérer que vous ne feriez pas cela et que vous pourriez vous prononcer sur la motion assez rapidement.

Une voix: Bravo, bravo!

Le président: La recevabilité ou non-recevabilité de la motion est une question grave. Je ne crois pas pouvoir me

[Texte]

on this motion this afternoon. We are having a meeting on Monday evening. I will have a ruling by then.

We have gone through this exercise before, where we have had a minister and officials of a Crown corporation and we have avoided asking questions. I think we are here this afternoon to question the Minister. He has agreed to be with us. Time is running out and I think it is very important that the members put their questions. I will rule on this on Monday because there are serious procedural ramifications to this motion and before I rule on it I want to make sure that the ruling is correct. Mr. Crosbie.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, are we speaking to the motion or are we speaking . . .

The Chairman: No, we are questioning the Minister. Mr. Crosbie.

Mr. Forrestall: Well, on a point of order.

The Chairman: On a point of order, Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I would like some explanation as to how you can arbitrarily do that. Surely it is the custom of chairmen to seek counsel and guidance with respect to the validity of it. You have not asked for that. The motion at least deserves some comment or two from the members with respect to its validity. I would respectfully request that you seek some guidance at least from the members of the Committee with respect to the admissibility. If you want to leave the subject matter of the motion to one side, I would suppose that you would have proper authority and that might be a proper posture, but I think quite certainly you should ask for some guidance and comment from members with respect to its admissibility and I would regret your not doing that.

The Chairman: Yes, Mr. Forrestall is correct. I felt that after the motion was put we could continue on the questioning. It seemed so important to question the Minister in regard to the estimates. This is a motion that is serious as well, but I felt that the list was so long in regard to questioning the Minister and we are not always available to have him with us. I felt it would be probably out of order to go to a motion and then completely ignore questioning the Minister when he is before us this afternoon and we only have 30 minutes left and two hours of questions.

Mr. Malone, on a point of order.

Mr. Malone: Mr. Chairman, on that very point that you are just making. What you are really suggesting is that what we do is to question the Minister at this time, carrying on with main estimates. Perhaps there were lots of people who have put their names down. But the position of Mr. Mazankowski and the position that is supported by many on this side of the table is that we have lost confidence in the Minister. So what is the purpose of asking questions of a minister in whom we have lost confidence, when there is a motion before us suggesting that this minister in no way has brought forward a national transportation policy, that we simply have a succession of ad hoc policies that dribble into the House of Commons without

[Traduction]

prononcer cet après-midi. Nous avons une réunion lundi soir. J'aurai alors une décision. .

Nous avons déjà vu la même chose, alors que nous avions un ministre et ses collaborateurs d'une société de la Couronne ici mais nous avons évité de poser des questions. Je crois que nous sommes ici cet après-midi pour poser des questions au ministre. Il a accepté de venir nous voir. Le temps passe et j'estime qu'il est important que les membres du comité posent leurs questions. Je me prononcerai sur la motion lundi, car j'estime qu'elle a des ramifications procédurales graves et avant de me prononcer je veux m'assurer que ma décision est juste. Monsieur Crosbie.

M. Forrestall: Monsieur le président, est-ce que nous pouvons parler de la motion ou devons-nous parler . . .

Le président: Non, nous posons des questions au ministre. Monsieur Crosbie.

M. Forrestall: Dans ce cas, j'invoque le règlement.

Le président: Un rappel au règlement, monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aimerais que vous m'expliquiez comment vous pouvez procéder aussi arbitrairement. N'est-ce pas l'habitude des présidents d'obtenir des avis et des conseils sur la recevabilité d'une motion. Vous ne l'avez pas fait. Il me semble que les députés devraient pouvoir exprimer leur avis sur sa recevabilité. Je vous demande respectueusement de consulter au moins les membres du comité sur la recevabilité. Si vous voulez laisser la question de la motion de côté, je suppose que vous avez l'autorité pour ce faire mais j'estime que vous devriez certainement consulter les membres du comité quant à la recevabilité de la motion et je serais déçu que vous ne le fassiez pas.

Le président: Oui, M. Forrestall a raison. J'ai pensé qu'après la présentation de la motion, nous pourrions poursuivre les questions. Il me semble important de poser des questions au ministre sur les prévisions budgétaires. La motion est importante aussi, mais j'ai pensé que la liste de ceux qui voulaient poser des questions était si longue et nous n'avons pas toujours le ministre avec nous. J'ai pensé qu'il ne convenait pas de nous intéresser à une motion et d'abandonner complètement les questions que nous voulions poser au ministre alors qu'il est ici cet après-midi et qu'il ne nous reste que 30 minutes pour poser deux heures de questions.

M. Malone, un rappel au règlement.

M. Malone: Monsieur le président, à ce même sujet. Ce que vous proposez en réalité, c'est que nous posions des questions au ministre maintenant, que nous continuions avec les prévisions budgétaires. Il est peut-être vrai que beaucoup de députés ont donné leur nom. Mais la position de M. Mazankowski appuyée par de nombreux députés de ce parti est que nous avons perdu confiance dans le ministre. A quoi sert-il de poser des questions à un ministre dans lequel vous n'avez plus confiance, alors que nous sommes saisis d'une motion qui dit que le ministre n'a d'aucune façon mis de l'avant une politique nationale sur les transports, que nous nous retrouvons avec une simple succession de politiques ad hoc qui nous arrivent à la

[Text]

ever having before us a full blueprint as to what is to happen in terms of national policy?

With that in mind, because the Committee has lost the confidence of the Minister—we see that there is no particular plan that has been laid before us, we see today that he is talking about 3.5 per cent expenditures in transportation when the truth is that transportation costs in this country take up 20 per cent of our gross national product—I think it is very important that the Chairman make a decision on the motion so that we can either speak to it or not. Asking questions of a minister who we believe has lost confidence in the department becomes irrelevant if the motion stands in order.

• 1635

The Chairman: Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I would like to speak on the admissibility. First of all I think it is certainly within your prerogative as Chairman of this Committee to defer judgment on such a weighty kind of motion until whatever time you wish. I would think you would like to consult the officers at the table.

I may remind my colleagues opposite that Speaker Jerome does not hesitate. And he has been doing it more frequently recently according to the complexities of questions of privilege that have arisen—one this week concerning one of their own members—whereby he defers judgment. He deferred judgment on the acceptability of a question of privilege by Mr. Stanfield. It was about two or three weeks before he finally ruled that he could not accept it as a question of privilege. I think it is quite within your right, Mr. Chairman, to defer your ruling until such time as you feel that you are competent to do so.

But speaking to the substance of the admissibility question, I would think it is completely outside of the preserve of this Committee to start recommending or making comments on the Minister's performance with respect to . . .

Mr. Malone: What is the Committee for?

Mr. Collenette: You will have your chance in a minute.

But I would think that any question of lack of confidence in a particular minister comes within the general motions of confidence that will be carried forth in the House of Commons when we vote on all the government expenditures when these estimates are reported back. My feeling is that we are presented with estimates which are the proposed expenditures of the government, the policy of the government, and though we can talk on the policy of the government and the expenditures I do not think it is within the preserve of this Committee to start criticizing or calling for the resignation of the person who is the purveyor of the policy, and that is the Minister of Transport. Therefore, Mr. Chairman, I think when you do rule you should rule the motion as unacceptable.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. Roy.

M. Roy: Monsieur le président, je pense que le point que je voulais souligner l'a déjà été par mon ami, M. Collenette,

[Translation]

Chambre au compte-gouttes, sans que nous ayons devant nous le moindre plan permettant d'espérer une politique nationale?

Dans ce contexte, parce que le comité a perdu confiance dans le ministre . . . nous constatons qu'il ne nous a pas présenté aujourd'hui de plan particulier, qu'il nous parle d'une augmentation des dépenses de 3.5 p. 100 alors que la vérité c'est que les transports mangent jusqu'à 20 p. 100 du Produit national brut dans ce pays . . . j'estime qu'il est très important que le président se prononce sur la motion de façon à ce que nous puissions en discuter ou pas. Poser des questions à un ministre qui a perdu notre confiance devient inutile si la motion est recevable.

Le président: Monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, j'aimerais parler au sujet de la recevabilité. Tout d'abord, j'estime qu'il vous revient certainement en tant que président de notre Comité de remettre votre jugement sur une motion aussi lourde de sens, comme vous l'entendez. Je penserais que vous voudriez consulter les fonctionnaires à la table.

J'aimerais également rappeler à mes collègues de l'opposition que M. l'Orateur Jerome n'hésite pas. Il a procédé de la sorte plus fréquemment ces derniers temps selon la complexité des questions de privilège qui ont été soulevées . . . cette semaine même au sujet d'un de vos propres députés . . . il a remis sa décision à plus tard. Il a déferé sa décision sur la recevabilité d'une question de privilège soulevée par M. Stanfield. Il a fallu deux ou trois semaines avant qu'il ne se prononce pour dire qu'il ne pouvait pas recevoir la question de privilège. Je crois que vous êtes parfaitement dans votre droit, monsieur le président, de remettre à plus tard votre décision jusqu'à ce que vous estimiez être en mesure de le faire.

Pour parler du fond de la question de recevabilité, j'aurais pensé que cela est tout à fait hors du champ d'action du présent comité que de commencer à recommander ou à faire des remarques sur le rendement d'un ministre . . .

M. Malone: A quoi sert le Comité?

M. Collenette: Vous aurez votre tour dans un instant.

J'aurais pensé que la question du manque de confiance dans un ministre particulier entre dans le cadre des motions générales de confiance qui sont étudiées à la Chambre des communes lorsque nous votons toutes les dépenses gouvernementales dans le cadre des budgets principaux renvoyés à la Chambre. J'estime qu'on nous a présenté des prévisions budgétaires qui sont les dépenses prévues par le gouvernement, la politique du gouvernement et bien que nous puissions discuter de la politique du gouvernement et des dépenses, je ne crois pas qu'il soit de notre domaine de commencer à critiquer ou à demander la démission de la personne qui transmet la politique, à savoir le ministre des Transports. Par conséquent, monsieur le président, j'ose espérer que lorsque vous trancherez la question, vous déciderez que la motion est irrecevable.

Le président: Merci, monsieur Collenette. Monsieur Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, the point I wanted to bring up has already been discussed by my friend, Mr. Collenette, concer-

[Texte]

concernant votre privilège de retarder la décision au sujet de cette motion. De tels cas se présentent régulièrement à la Chambre, et M. l'Orateur n'est absolument pas obligé de rendre une décision aussitôt que la motion a été déposée.

Il me semble, monsieur le président, que nous avons à faire face à la même tactique qui se répète depuis plusieurs années. Si tous les députés de l'opposition étaient intéressés aux activités du ministère et à poser des questions au ministre, je pense qu'il ne serait pas 16h35, et puisque nous discuterions encore des points d'ordre. Je suis déçu, monsieur le président, de l'attitude négative des députés de l'opposition, particulièrement du Parti progressiste conservateur. A la suite des remarques préliminaires du ministre, qui nous a présenté une vue d'ensemble de toutes les activités du ministère au cours de l'année, s'ils n'ont pas de question à poser, nous, nous en avons. Nous aimerions obtenir certains renseignements sur plusieurs activités du ministère des Transports.

Alors il me semble, monsieur le président, que la tactique qu'utilise le Parti progressiste conservateur aujourd'hui n'est pas nouvelle et j'espère que lorsque vous rendrez votre décision au sujet de cette motion, vous considérerez la performance de ces députés au cours de plusieurs années, particulièrement dans le domaine des transports.

The Chairman: Merci, M. Roy.

Mr. Harquail.

Mr. Murta: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Order, please. Mr. Harquail on that same point of order.

Mr. Harquail: Thank you very much, Mr. Chairman. I have been waiting patiently to get my point of order in on the many points of order that we have been hearing from the other side.

I think it is plain to anyone who wants to observe what has been happening in the past week with respect to this Committee...

Mr. Mazankowski: The last four weeks.

Mr. Harquail: ... what are the attempts of the Opposition? First of all, one would take issue with the disrespect that the Opposition members have been showing for the Chair this afternoon in their comments regarding your decisions, Mr. Chairman, I was always under the impression that, within the rules of the House of Commons and indeed the rules of this Committee, members on all sides would show respect to the Chair.

Obviously, because of the wording of the motion that has been brought before us this afternoon you are quite right in taking the position you have in wanting to consider this motion.

Mr. Malone: Name one reason.

• 1640

Mr. Harquail: I think also that it is well within the purview of a question of a point of order. It is quite obvious, the reversal that has been taken by the Official Opposition, in that

[Traduction]

ning your privilege to defer the decision on the motion. Such cases come up regularly in the House, and the Speaker has absolutely no compulsion to render a decision as soon as the motion has been presented.

It seems to me, Mr. Chairman, that we are faced with the same tactic we have seen repeating itself for some years. If all the opposition M.P.s were interested in the operations of the Department and in asking questions of the Minister, then I think it would not be 4:35 p.m., and we would not still be discussing points of order. I am disappointed, Mr. Chairman, of the negative attitude put forth by the opposition M.P.s, more particularly those of the Progressive Conservative Party. After the opening remarks of the Minister, who gave us an overview of all the Department's operations during the year, if they have no questions to ask, we have. We would like to get some information on many of the Department of Transport's activities.

It therefore seems to me, Mr. Chairman, that the tactic used by the Progressive Conservative Party, today, is not new, and I hope that when you render this decision on the motion, you will consider the past performance of these M.P.s these last few years, especially when it comes to transportation.

Le président: Merci, monsieur Roy.

Monsieur Harquail.

M. Murta: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. M. Harquail, un rappel au même règlement.

M. Harquail: Merci beaucoup, monsieur le président. J'ai attendu patiemment pour faire valoir mes arguments sur les nombreux rappels au Règlement que nous avons entendus des deux partis.

Je crois qu'il est facile de voir à quiconque a observé ce qui s'est produit ici au cours de la dernière semaine...

M. Mazankowski: Au cours des quatre dernières semaines.

M. Harquail: ... ce que tente de faire l'opposition. Tout d'abord, on pourrait s'offusquer du manque de respect dont ont fait preuve les membres de l'opposition à l'égard de la présidence cet après-midi en ce qui concerne vos décisions, monsieur le président. J'ai toujours pensé qu'en vertu du Règlement de la Chambre des communes qui est aussi le règlement du président de comité, les membres de tous les partis devaient faire preuve de respect à l'égard de la présidence.

Il est évident, vu la formulation de la motion déposée ici cet après-midi, que vous avez parfaitement raison de vouloir étudier la motion à fond.

M. Malone: Donnez-nous une raison.

M. Harquail: J'estime également que cette question entre dans le cadre du rappel au Règlement. Il est parfaitement le jeu de l'opposition officielle; que lorsque nous avons discuté du

[Text]

when we were discussing Bill C-17, they indicated, quite willingly, that they wanted to filibuster that particular bill to the point that we saw faces we had never seen before on this Committee come in and hold up the proceedings at length; and now this afternoon, we see ten or twelve members here well-oiled up and well-organized, with the press well informed to be on hand to witness the performance we have been watching here since 3:30.

So obviously, it is counterproductive, and obviously their position is one of obstructing government, and of obstructing the government, and, indeed, the procedures of this Committee with respect to the Main Estimates here this afternoon.

The Chairman: Order, order.

Mr. Forrestall: What has this got to do with the admissibility of the motion?

Mr. Harquail: And certainly they have lost, in their wildest imagination, any respect for the truth when they bring such a motion forward after the performance of the Minister in the House when he answered all questions in Question Period yesterday; and the manner in which he has been conducting his responsibilities within that department would certainly not allow this motion to be ever considered to be anywhere near being in order. So I do not know why we are holding up the proceedings of this Committee this afternoon, Mr. Chairman.

Some hon. Members: Hear, hear.

An hon. Member: Bravo!

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I just want to respond very briefly to Mr. Collenette and Mr. Harquail.

I am quite disturbed over the fact that Mr. Harquail finds debate as being nothing more than filibuster. If you did not learn anything out of the proceedings of Bill C-17, I would be very surprised, unless you were not listening, because there was some very good information that was drawn out as a result of the questions that were posed by members on this side of the Committee table. So I do not make any apologies at all for studying that bill in the manner that we did, and it has passed the House of Commons and I should really say no more than that. But I am satisfied that it did get a full and thorough airing and I think that that is a responsibility that we all, as members, have.

As far as Mr. Collenette is concerned—and I concur with part of his statement; he is quite correct in saying that Speaker Jerome does defer rulings more frequently than infrequently and I think that is a fair term—but he does consider the admissibility or non-admissibility of a motion or a question of privilege or a question of order; he does invite comment on the admissibility of that particular motion; and I think that is a point that should be well taken; and I think that you, sir—and this is certainly no reflection upon the discharge of your duty as a chairman today or at any other time prior, and I am sure in the future, but I would, with the greatest respect, suggest to

[Translation]

bill C-17, ils admettaient très librement qu'ils voulaient faire de l'obstruction à l'égard de ce bill à un point tel que nous avons vu ici des visages que nous n'avions jamais vu auparavant, des gens venir et retarder pendant longtemps les délibérations; et maintenant cet après-midi, nous voyons 10 ou 12 députés bien préparés et bien organisés, la presse bien renseignée pour se trouver sur place et être témoin du spectacle qu'on donne ici depuis 15 h 30.

Il est évident que la séance n'est pas du tout productive, et il est évident qu'ils veulent faire de l'obstruction, qu'ils veulent faire obstruction au gouvernement et même aux délibérations du présent comité dans son étude du budget principal des dépenses cet après-midi.

Le président: A l'ordre, à l'ordre.

M. Forrestall: Qu'est-ce que cela a à voir avec la recevabilité de la motion?

M. Harquail: Il est assuré que les députés de l'opposition ont perdu avec leur imagination débridée, tout respect pour la vérité lorsqu'ils déposent une motion de ce genre après la performance du ministre à la Chambre lorsqu'il a répondu à toutes les questions au cours de la période des questions hier; lorsque l'on voit la façon dont il remplit ses responsabilités au sein du ministère, on ne peut certainement pas permettre que cette motion soit jugée le moins bien recevable. Je ne vois donc pas pourquoi nous retardons nos délibérations cet après-midi, monsieur le président.

Des voix: Hear, hear!

Une voix: Bravo!

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je voulais simplement répondre brièvement à MM. Collenette et Harquail.

Je suis assez ennuyé par le fait que M. Harquail semble considérer le débat comme n'étant rien de moins que de l'obstruction. Si vous n'avez rien appris à la suite des délibérations au sujet du bill C-17, j'en serais très surpris, à moins que vous n'ayez pas écouté, car nous avons réussi à obtenir beaucoup de renseignements très utiles à la suite des questions posées par les députés assis de ce côté-ci de la table. Je ne tiens donc pas du tout à m'excuser d'avoir étudié le projet de loi comme nous l'avons fait, puisque celui-ci a été adopté à la Chambre, il n'y a vraiment rien d'autre à ajouter. Au contraire, je suis très heureux que nous ayons étudié la question à fond car j'estime que c'est là la responsabilité de tous les députés.

Quant à ce qu'a dit M. Collenette . . . j'approuve en partie sa déclaration; il a parfaitement raison de dire que M. l'Orateur Jerome retarde à plus tard des décisions plus souvent qu'autrement et je crois que c'est juste . . . mais quand il étudie la recevabilité ou irrecevabilité d'une motion ou d'une question de privilège ou de rappel au Règlement . . . il invite les députés à dire ce qu'ils pensent de la recevabilité d'une motion particulière; c'est là un point qu'il faut souligner; et je crois que vous, monsieur, et je n'ai certainement rien à redire de la façon dont vous remplissez votre devoir de président aujourd'hui ni par le passé ni j'en suis persuadé à l'avenir, mais avec tout le respect

[Texte]

you that you invite comment on the admissibility of this particular motion.

Now, I think it was Mr. Colletette that indicated that we in this Committee have no business dealing with the stewardship of the Minister. That is absolutely and totally wrong. If he had been here a few years ago, he would have seen that this was in fact quite a common occurrence because, in those days, you could move a motion today that the Minister's salary is in fact statutory and it cannot be touched.

That has now been changed—there have been some changes. It is another one of those further removals of the parliamentary powers that we have had, because I noted for the first time today that the Minister's salary is in fact statutory and it cannot be touched.

Some hon. Members: Hear, hear.

Mr. Mazankowski: Yes, that is right, under that particular vote; but the principle is still there. The Committee, Mr. Chairman, can, in fact, when reporting the Estimates back to the House, report with certain conditions, and this is one of the conditions that should be added to the Estimates when they are reported to the House. It is really nothing more than that.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Not on the point of order. I want to ask the Minister some questions.

Some hon. Members: Hear, hear.

The Chairman: Not on a procedural point?

Mr. Benjamin: No.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: My point is simply that if you had ruled, Mr. Chairman, 15 minutes ago on whether or not we can present arguments for and against this motion, we would be into our speaking for and against the amendment put forward by Mr. Mazankowski. I think that is the way you should rule and I would hope that you would, but time is running short at the present time.

• 1645

The Chairman: I have had a request that I should entertain questions procedurally with regard to the motion and now you are saying that I should have ruled on the motion. You cannot have it both ways.

Mr. Murta: No, you should rule . . .

The Chairman: But I appreciate your comments, Mr. Murta.

Mr. Murta: . . . not on the motion, Mr. Chairman, because we should be able to try to convince you of our case for the acceptance of this motion, and that is not what we are doing.

The Chairman: I thought that was what we were doing. Mr. Forrestall.

[Traduction]

qui vous est dû, je vous proposerais de demander des commentaires sur la recevabilité de la motion en question.

Je crois que c'est M. Colletette qui a dit que nous n'avions ici au comité par la moindre raison de nous intéresser à la «performance» du ministre. C'est absolument et complètement faux. S'il avait été ici il y a quelques années, M. Colletette saurait que c'était alors une habitude assez courante, car à l'époque, vous pouviez proposer une motion voulant que dans les prévisions budgétaires on réduise le salaire du ministre à \$1, si les membres du Comité estimaient que le ministre ne remplissait pas ses responsabilités de façon efficace.

Tout cela a changé maintenant . . . il y a eu des modifications. C'est là encore une autre diminution des pouvoirs parlementaires que nous avons dû souffrir, car je remarque pour la première fois aujourd'hui que le salaire du ministre est en fait statutaire et ne peut être modifié.

Des voix: Bravo, bravo!

M. Mazankowski: Oui, c'est exact, c'est dans le crédit, mais le principe est toujours là. Le Comité, monsieur le président, peut en fait, lorsqu'il fera rapport des prévisions budgétaires à la Chambre, présenter son rapport sous certaines conditions et c'est là une des conditions que nous devrions attacher aux prévisions budgétaires lorsque nous en ferons à la Chambre. Un point c'est tout.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je ne veux pas invoquer le Règlement. Je veux poser des questions au ministre.

Des voix: Bravo, bravo!

Le président: Vous ne voulez pas invoquer le Règlement?

M. Benjamin: Non.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Je voulais simplement faire remarquer que si vous aviez rendu une décision, monsieur le président, il y a quinze minutes, quant à savoir si nous pouvions argumenter pour ou contre la motion, nous serions déjà contraints de parler pour ou contre l'amendement mis de l'avant par M. Mazankowski. Je crois que c'est ainsi que vous devriez décider et j'ose espérer que vous le ferez, mais le temps commence à nous manquer.

Le président: On m'a demandé d'accepter des questions de procédure, au sujet de la motion, et vous voudriez maintenant que j'aie déjà rendu ma décision. Je ne peux pas faire les deux choses en même temps.

M. Murta: Non, vous devriez décider . . .

Le président: Mais je vous remercie de vos commentaires, monsieur Murta.

M. Murta: . . . non pas au sujet de la motion, car nous devrions avoir la possibilité d'essayer de vous convaincre de la validité de cette motion, ce qui n'est pas ce que nous faisons.

Le président: Je pensais que c'était cela. Monsieur Forrestall.

[Text]

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I see nothing in the historic procedure of the Committee that is offended by this particular motion. As my colleague has indicated, we would have taken the time-honoured way of moving that the Minister's salary and car allowance be reduced to one dollar, but that, of course, is no longer open to us, so we have not chosen to offend any statutory procedure. We have a course in the House to move in other ways to achieve that end. There is nothing in the rules of procedures of committee, there is nothing in the precedents that I am aware of that would stand in the way of acceptance in principle of the simple motion that this Committee, as such, recommended to the House a certain course of action in respect of these estimates. The suggestion that the Minister is not associated with his estimates, I think you can draw your own conclusions in respect of that. I think it is certainly invalid.

The third point, and I think probably the most important one that I ask you to consider, is that to a very large degree we do have certain mastery over the observations and comments that we make upon the estimates or, indeed, on legislation. We have the authority to amend other than substantially and that is a prerogative retained by government. We are not suggesting any substantive change to the amendments in this particular motion. So I suggest that it stands valid in light of any argument that might be raised in respect of it on that count. I think that last point, the fact that we do have that traditional right to amend, to change, to comment upon as one of the three aspects of committee work, the work of estimates, the work of study and examination of spending policies, and the precedent and tradition that has surrounded that enables us, in fact, to indicate our displeasure, not with the Minister, personally, in any way, but rather with his incapacity to satisfy and ask that a proper job be done.

So we have taken a way which has been carefully thought out. I suggest that it does not offend the principles and the procedures of committee work. On those grounds, I would hope that you would find the motion admissible so that very early at the next meeting of the Committee we might discuss the subject matter of the motion itself.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. It would help you if you heard all the arguments from this side. The group that presented the motion could certainly help you make the decision. We just do not present a motion such as that, and that is it, without having evidence and reasons why we would go to that length to present a motion such as that. I have been involved with committees here in the last five years and certainly debated different motions that have been presented. Mr. Harquail says that he does not understand why we are presenting it, but if he heard our case from this side, he would understand it a lot better.

An hon. Member: He would agree with it, too.

Mr. McKenzie: Yes. I take issue with his comments on filibustering and new members coming on the Committee. If a bill comes that is of interest to a particular member who is not

[Translation]

M. Forrestall: Je ne vois rien, dans les procédures habituelles du comité, monsieur le président, qui empêche cette motion. Comme l'indiquait mon collègue, nous aurions proposé, ce qui est une méthode tout à fait honorable, de réduire le traitement et l'indemnité d'automobile du ministre à un dollar. Cette solution n'est maintenant plus disponible et c'est pourquoi nous ne voudrions pas entrer en conflit avec les règlements. Certes, il existe d'autres méthodes, à la Chambre des communes, pour atteindre le même objectif. Il n'existe cependant rien, dans les règlements s'appliquant aux comités ni dans les précédents, à ma connaissance, qui puisse s'opposer à l'acceptation de principe de cette simple motion, par laquelle le Comité recommande à la Chambre d'adopter certaines mesures, au sujet de ce budget. En ce qui concerne l'affirmation que le ministre n'est pas lié par son budget, je ne pense pas qu'il soit utile, pour moi, de la commenter. Elle n'a manifestement aucune valeur.

Ma troisième remarque, qui est sans doute la plus importante, concerne le fait que nous avons des pouvoirs relativement étendus quant aux remarques et commentaires que nous pouvons faire au sujet du budget ou même de projets de loi. Nous avons le pouvoir d'apporter des amendements, avec exception des éléments les plus substantiels du sujet en question, lesquels ne peuvent l'être que par le gouvernement. Nous ne suggérons, quant à nous, aucune modification substantielle, par cette motion. J'estime donc qu'elle est tout à fait valable, quels que soient les arguments que l'on puisse avancer. Le fait que nous ayons traditionnellement le droit d'amender, de modifier ou de commenter les sujets qui nous sont soumis, qu'il s'agisse de budget ou de politique de dépenses, nous permet en fait, conformément aux précédents et aux traditions, d'indiquer notre mécontentement, non pas à l'égard de la personne même du ministre, mais plutôt à l'égard de son incapacité à exercer ses fonctions de manière adéquate.

La solution que nous avons retenue a fait l'objet de mûres réflexions. Selon moi, elle ne contredit aucunement les procédures et principes des comités. C'est pour ces raisons que j'espère que vous l'accepterez, afin que nous puissions, dès le début de la prochaine réunion, discuter du sujet même de la motion.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Il serait sans doute utile que vous entendiez tous les arguments de notre côté. Certes, les auteurs de la motion pourront certainement vous aider à rendre votre décision. Je me dois de vous dire que cette motion n'a certainement pas été présentée sans preuve ni raison concrètes. Il y a cinq ans que je participe aux travaux des comités de la Chambre des communes, où sont discutées toutes sortes de motions. M. Harquail affirme ne pas comprendre nos raisons. Si nous avions la possibilité de les présenter, je suis sûr qu'il nous comprendrait beaucoup mieux.

Une voix: Et il serait d'accord avec la motion!

M. McKenzie: Absolument. Je m'oppose d'ailleurs à son affirmation que nous procédons actuellement à de l'opposition systématique et aux remarques qu'il a faites au sujet des

[Texte]

on that committee, he is certainly entitled to come and discuss a bill such as Bill C-17 or others. They talk about filibustering. I would suggest they start reading the Senate committee meetings and proceedings in there in regard to what they do to bills there. They are very thorough there just like we are. And they had better get used to us rubberstamping bills. I think you should consider hearing our arguments as to why we would go to the lengths we have today presenting that motion, Mr. Chairman.

• 1650

The Chairman: Are there any other comments in regards to the...

Mr. Benjamin: I would like to make one impartial comment.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: A plague on both their houses. Neither one of them are any good.

An hon. Member: You are being partisan now.

The Chairman: I might just read into the record, and this is Beauchesne's Fourth Edition, page 61, Chapter I on Section (6), and it states that:

In all matters of doubt, the Speaker...

—or the chairman of the Committee...

... will consider attentively the opinions of members of experience, or sometimes, instead of expressing his opinion on either side, may ask instructions from the House or reserve his decision on the point in discussion, or suggest that the House may, if it think proper, dispense with the rule in a particular case.

If there are no other comments in regards to the motion, as I have mentioned, due to the seriousness of the motion, I will take it under advisement and at the next Committee meeting I will have a response to it.

The next questioner on the list...

Mr. Forrestall: Just one further point.

The Chairman: Mr. Forrestall, on a point of order.

Mr. Forrestall: I wonder if it would be possible to have before, as I understand the meeting is in the evening, a distribution of the gist of the opinion you will give us at eight o'clock so that we might be prepared to contribute further should you wish further advice and help from the Committee.

The Chairman: No, the ruling will be decided at eight o'clock, as the tradition and rules of the House.

Mr. Crosbie.

Mr. Crosbie: Your direction is that we are not to discuss this motion. We are to go on with our ordinary business. Is that it? So I am supposed to carry on with ordinary business.

[Traduction]

nouveaux membres de ce comité. Lorsqu'un projet de loi est soumis à un comité, intéressant particulièrement un député qui ne fait pas partie du comité, il a parfaitement le droit d'assister aux séances et d'en discuter. Comme ce fut le cas du bill C-17. Certains ont parlé d'opposition. Je leur recommanderais de lire les procès-verbaux des débats du Comité du Sénat, afin qu'ils voient ce que l'on y fait des projets de loi. Ils constateront que les sénateurs font leur travail avec beaucoup de sérieux, tout comme nous. Mais il ne s'agit pas de procédure d'adoption systématique. Je crois que vous devriez entendre nos arguments, monsieur le président, au sujet des raisons pour lesquelles nous voulons présenter cette motion.

Le président: Y a-t-il d'autres remarques au sujet de...

M. Benjamin: Je voudrais faire une remarque tout à fait objective.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Que la peste emporte les deux Chambres, elles sont toutes les deux inutiles.

Une voix: C'est loin d'être objectif.

Le président: Peut-être pourrais-je vous lire un extrait de la quatrième édition de Beauchesne, page 63, chapitre 1, alinéa (6):

Dans toute question douteuse, l'Orateur...

ou le président du Comité,

... considérera attentivement les opinions des membres qui ont de l'expérience ou parfois, au lieu de se prononcer dans un sens ou dans l'autre, il peut demander des directives à la Chambre ou réserver sa décision sur la question discutée, ou faire savoir que la Chambre peut, si elle le juge opportun, s'écarter du règlement dans un cas particulier.

S'il n'y a pas d'autres commentaires au sujet de la motion et étant donné le sérieux de la proposition, je réserverai mon jugement jusqu'à la prochaine réunion du Comité. C'est alors que je vous donnerai ma réponse.

Le prochain nom sur ma liste...

M. Forrestall: Une autre remarque.

Le président: Monsieur Forrestall, pour un rappel au Règlement.

M. Forrestall: Puisque la prochaine réunion se tiendra dans la soirée, vous serait-il possible de nous distribuer le texte de votre décision, afin que nous puissions mieux participer au débat, au cas où vous souhaiteriez avoir d'autres conseils de la part des membres du Comité.

Le président: Non, la décision sera rendue à 20 h 00, conformément aux traditions et règlements de la Chambre.

Monsieur Crosbie.

M. Crosbie: Vous venez donc de décider que nous ne devons pas discuter de la motion, mais plutôt de reprendre les affaires courantes. Est-ce bien cela? Dois-je continuer comme auparavant?

[Text]

The Chairman: Unless you have comments in regards to the motion, I will entertain it procedurally. Other than that, you can go to questioning to the Minister.

Mr. Crosbie: I wanted to ask the Minister something first because it is of immediate importance in Newfoundland and Labrador. We have this report the Minister made public two days ago on the sinking of the *William Carson*, and Mr. Justice Noel found the CN to be at fault because they sent the vessel on a voyage to Goose Bay knowing she would encounter Labrador ice under a master who had little experience with the conditions to be met. There is now a report down at St. John's that CN Marine may not send—they may refuse to send the *Bond* that is supposed to replace her to Labrador when the *Bond* is ready—I think it is supposed to be on July 4—because there may be ice at that time and they may make decisions now that they are not going to send these vessels up if there is Arctic ice or second-year ice and so on, because of the finding of this commission. I would like to ask the Minister about that and what action he would take if that were the case because, quite obviously, it is important that as soon as navigation opens the freight and the rest of it be taken into Goose Bay and Labrador.

Mr. Lang: Mr. Chairman, obviously the decision to go ahead with the refitting of the *Bond* was taken after we had the report on the *Carson* in our hands and therefore on a judgment that the service is required, and that the risks can indeed be met with appropriate measures and steps. Therefore the service is intended to go ahead.

I should say on the question of the report itself that it might be helpful to Mr. Crosbie, Mr. Chairman, to follow up on a question he put in the House yesterday to tell him that the report, although dated January 27, in Mr. Justice Noel's report, the report itself shows that there came after that some exchange between the judge and the assessors in seeking their signatures. In fact, that took some considerable time and the report was not forwarded to our offices until March 9 and was not received in my office until March 13, which may help to explain to him the period between the date on the report itself and the time of publication.

• 1655

Mr. Crosbie: I asked the Minister certain questions yesterday about the cargo owners, who have been waiting 11 months to hear whether they are going to be paid for the cargo they lost. Most of them are merchants and businessmen along the coast of Labrador who can ill afford this loss, and the CN has not paid them and has been refusing to pay them. Has the Minister issued any directives or orders now that will direct CN to have this matter concluded rapidly? And is the Minister consulting and receiving legal advice on his own position vis-à-vis the CN and the loss of this vessel?

Mr. Lang: I really gave the answer to that question, to the extent of my involvement, in the House yesterday, and I do not have anything to add to that here, both on the question of

[Translation]

Le président: A moins que vous n'ayez des commentaires à faire au sujet de la motion, auquel cas je les accepterais, s'ils portent sur la procédure. Sinon, vous pouvez interroger le ministre.

M. Crosbie: Je voulais poser au ministre une question d'importance immédiate pour Terre-Neuve et le Labrador. Il y a deux jours, le ministre a rendu public un rapport concernant le naufrage du *William Carson*; le juge Noël a constaté que le CN avait commis une faute puisqu'il avait renvoyé le navire à Goose Bay, en sachant qu'il rencontrerait des glaces au large du Labrador, et que le navire était piloté par un capitaine ayant peu d'expérience de ce type de situation. Il y a maintenant un rapport, à Saint-Jean, indiquant que le CN peut ne pas envoyer ou refuser d'envoyer le *Bond* qui était censé remplacer le navire naufragé dès qu'il aura été armé. De fait, je crois que le navire devait être prêt le 4 juillet. Étant donné les conclusions de la Commission, il se peut fort bien que l'on n'envoie pas ce navire au Labrador, étant donné qu'il peut rencontrer en route des glaces de l'Arctique ou des icebergs. J'aimerais donc demander au ministre quelles mesures seront prises, si tel est le cas, car il est bien évident qu'il est extrêmement important que les marchandises et les passagers puissent être emmenés à Goose Bay et au Labrador, dès l'ouverture de la saison de navigation.

M. Lang: La décision de réarmer le *Bond* a été prise après réception du rapport concernant le *Carson*; nous avons donc estimé que ce service était nécessaire et que les risques pouvaient être assumés, à condition que soient prises des mesures appropriées. Il est donc prévu que ce service soit assuré.

En ce qui concerne le rapport lui-même, il serait peut-être utile, pour M. Crosbie, que je réponde aujourd'hui à une question qu'il avait posée hier, en Chambre. Je dois donc lui dire que le rapport du juge Noël, bien qu'il soit daté du 27 janvier, indique qu'il y a eu, après cette date, certaines discussions entre le juge et les évaluateurs, pour l'obtention de leurs signatures. En fait, cela a pris énormément de temps et le rapport n'est parvenu à nos bureaux que le 9 mars mais je ne l'ai reçu que le 13 mars, ce qui explique sans doute la différence entre la date du rapport et la date de sa publication.

M. Crosbie: Hier, j'ai posé au ministre un certain nombre de questions sur les propriétaires de chargements qui ont dû attendre onze mois avant de savoir s'ils allaient être indemnisés pour ce qu'ils ont perdu. La plupart d'entre eux sont des commerçants et des hommes d'affaires du littoral du Labrador qui peuvent difficilement se permettre une perte pareille mais le CN ne leur a rien versé et refuse de les payer. Le ministre a-t-il établi des directives ou pris des décrets obligeant le CN à conclure rapidement cette affaire? Et le ministre a-t-il consulté des juristes sur sa propre position vis-à-vis du CN et la perte de ses navires?

M. Lang: Hier à la Chambre, j'ai déjà répondu à cette question dans la mesure où cela me concerne directement, et je n'ai rien à ajouter ici sur la responsabilité juridique éventuelle.

[Texte]

potential legal liability. I do not yet have any legal advice on the second question.

Mr. Crosbie: Then, Mr. Chairman, this is one of the reasons why I will certainly support this motion. The answer the Minister gave me yesterday was a nonanswer and I am giving the Minister a chance today to clarify it. I asked him a similar question yesterday and he said:

It would not be my intention to give directions to the CN. I am sure they are looking at their legal position and what is their proper course of action.

The whole world knows that CN is looking at their legal position, that is all they think of. That was his answer to that.

When he was questioned again on it and was asked about the cargo owners, he said he would be glad to speed up the resolution of the questions referred to. How is he going to speed it up if the Minister does not even contact the CN or give them a directive or ask them to speed it up? Today he has done nothing about it. He has not asked them to speed up since I spoke to him about this yesterday. It is 11 months now since these people lost their cargo and lost their moneys.

As to his position vis-à-vis the CN and whether the taxpayers are going to pay for the loss of that vessel or CN is—CN, which is now an independent profit centre—the Minister said he first wanted legal advice as to the implications of that. I asked him today whether he has sought legal advice and he tells me he is not bothering to seek legal advice, that the answer he gave yesterday was sufficient. So I am certainly going to support this motion right to the hilt.

I have a hundred other reasons, which I will give if I have any time left. One is his brutality to the Province of Newfoundland in this Trans-Canada Agreement, the agreement to help fix the Trans-Canada Highway, to renovate the highway—which is in deplorable condition—where the Minister squeezed the province down, the four Atlantic provinces, and said he would give them nothing but 50 per cent of the cost. When the highway was built, the government of that day went to 90 per cent, now he is down to 50 per cent, which is a barbaric action and the complete opposite to co-operative federalism.

He received a request from St John's in January to take some action to provide a multipurpose tugboat for St John's harbour, which also have a fire-fighting capability. There was a Portuguese vessel lost in St John's harbour last September and the whole harbour could have gone with it. There were deaths and injuries as a result of that fire on that vessel. No action, as far as I know, has been taken by the Minister since. The report was sent to him by Mr. Bob Innes, the Liberal candidate who competed against me in October, 1976, and who, therefore, should have some probative value to the Minister; the Liberal candidate is the chairman of the port authority down there, a good fellow despite his politics. He sent that report up last January; I do not know of any action the Minister has taken on that.

[Traduction]

Quant à la seconde question, je n'ai encore reçu aucune opinion juridique.

M. Crosbie: Monsieur le président, voilà une des raisons pour lesquelles j'appuierai certainement la motion. La réponse que le ministre m'a donnée hier n'en n'était pas une et je lui fournis aujourd'hui l'occasion de s'expliquer. Je lui ai posé hier une question identique et voici ce qu'il a répondu:

Il n'est pas dans mes intentions de donner des instructions au CN. Je suis sûr qu'ils étudient leur propre position juridique et les mesures qu'il convient de prendre dans leur cas.

Le monde entier sait que le CN s'occupe de sa propre position juridique; c'est même tout ce qui l'intéresse. Voilà la réponse qu'il m'a donnée.

Je lui ai répété la question et je l'ai interrogé sur les propriétaires des chargements, et il a dit qu'il serait heureux de hâter la solution des problèmes évoqués. Comment le ministre se propose-t-il de hâter cela sans même prendre contact avec le CN, sans lui donner d'instruction ou sans lui demander de se dépêcher? Aujourd'hui, les choses en sont encore là. Il ne leur a pas demandé de se dépêcher depuis que je lui en ai parlé hier. Voilà désormais onze mois que ces gens ont perdu leur chargement et leur argent.

Quant à sa position vis-à-vis du CN et quant à savoir si la perte de ce navire sera à la charge des contribuables ou du CN—le CN, désormais autonome, fait des bénéfices—le ministre a dit qu'il voulait d'abord solliciter une opinion juridique quant aux répercussions. Aujourd'hui, je lui ai demandé s'il avait sollicité une opinion juridique et il m'a répondu qu'il n'en a cure et qu'il s'en tient aux réponses d'hier. Je vais donc certainement appuyer totalement cette fichue motion.

J'ai une centaines d'autres raisons que j'exposerai si j'en ai le temps. Entre autres, la brutalité qu'il manifeste envers Terre-Neuve dans le cadre de l'accord par lequel la Transcanadienne, qui est dans un état déplorable, doit être rénovée. Le ministre a pressuré les quatre provinces atlantiques en leur disant qu'il ne prendrait à sa charge que 50 p. 100 des coûts. Lorsque la route a été construite, le gouvernement qui était en place à ce moment-là en avait pris 90 p. 100 à sa charge; cela est désormais tombé à 50 p. 100, ce qui est un acte barbare et en complète contradiction avec le fédéralisme coopératif.

En janvier, la ville de Saint-Jean lui a demandé de prendre des mesures pour obtenir un remorqueur polyvalent qui pourrait également servir de navire de lutte contre les incendies dans le port. En septembre dernier, un navire portugais s'est perdu dans le port de St-Jean et le port de St-Jean aurait pu être complètement détruit. Il y a eu des morts et des blessés par suite de cet incendie qui s'est déclaré sur le bateau. Pour autant que je sache, le ministre n'a pris aucune mesure depuis lors. Le rapport lui a été envoyé par M. Bob Innes, candidat libéral qui se présentait contre moi en octobre 1976 et qui, par conséquent, devrait avoir certains crédits auprès du ministre; ce candidat libéral est à la tête des autorités portuaires; politique mise à part, c'est un type bien. Il a envoyé ce rapport en janvier dernier; à ma connaissance, le ministre n'a rien fait.

[Text]

We had the *Cape Royal*, which was lost off the south coast of Newfoundland last August 9. The Minister eventually agreed to an inquiry last December and appointed Judge Bartlett, I think it was in February or March—February, perhaps. He started his inquiry in April. There were public hearings held about the loss of the *Cape Royal*, which revealed frightening deficiencies in the search and rescue services in Newfoundland. There are two search and rescue vessels stationed in Halifax, of 200-foot length, and a third one of 90-foot length. Newfoundland has four 44-foot lifeboats to provide search and rescue services, lifeboats which cannot go out if the wind is in excess of 35 miles per hour.

I have written to the Minister, I wrote to him over a month ago. I brought this up in the House of Commons on Order 43 on April 12. I wrote to the Minister of National Defence. I have asked them not to wait for Judge Bartlett to complete his report. The evidence that has been brought out before Judge Bartlett already indicates alarming deficiencies in search and rescue services in Newfoundland: there is the stationing of vessels, nothing but 44-foot lifeboats stationed in Newfoundland; distress signals on the day this vessel was lost not reported; communications mix-ups; vessels permitted to leave a port on one day and not to report where they are, so they are lost for two or three days before anybody knows they are lost. A shambles. This government should not be waiting for Judge Bartlett to report.

• 1700

That is another reason I am going to support this motion. The Minister has not replied to my letter of a month ago about that. What steps have he and the Minister of National Defence taken? The Atlantic Pilotage Authority, another outrage, a user-pay outrage, Mr. Chairman . . .

An hon. Member: Question.

Mr. Crosbie: Question? I am giving my comments as to why I am supporting this resolution here. The Atlantic Pilotage Authority last year, Mr. Chairman, on May 6, applied for a 24 per cent increase in revenue. They are going to choke all the ports and harbours in the Atlantic provinces with their requests for increases. It went to the Canadian Transport Commission last June and they allowed a 10 per cent increase after hearing all the submissions. This same Authority is back again this year, another year later, asking for a 25 per cent increase this year and another 20 per cent next year. There will not be a vessel coming in and out of our ports if this is permitted. Who is going to take that Atlantic Pilotage Authority under their control and put a stop to this? The gentlemen involved made a statement that he has got to have user pay. Captain A. B. Latter said:

... a 25 per cent increase in revenue over the whole Atlantic region is being sought with an additional 20 per cent increase during 1979.

Every trawler and small vessel that comes in St. John's harbour will be driven out to St. Pierre and Miquelon if this is

[Translation]

Le *Cap Royal* s'est perdu au large du littoral sud de Terre-Neuve le 9 août dernier. En décembre, le ministre a finalement accepté qu'une enquête soit faite et en février ou en mars, je crois, il a nommé le juge Bartlett. L'enquête a débuté en avril. Les audiences publiques qui se sont déroulées à propos de la perte du *Cap Royal* ont révélé d'effroyables lacunes dans les services de recherche et de sauvetage de Terre-Neuve. A Halifax, il existe deux navires de secours de 200 pieds de long et un troisième de 90 pieds de long. Terre-Neuve dispose de quatre bateaux de sauvetage de 44 pieds pour assurer la recherche et le sauvetage mais ces bateaux ne peuvent pas sortir si le vent souffle à plus de 35 milles à l'heure.

J'ai écrit au ministre il y a plus d'un mois. J'ai évoqué cela à la Chambre des communes et cela figure sous le numéro 43 du feuillet en date du 12 avril. J'ai écrit au ministre de la Défense nationale. Je leur ai demandé de ne pas attendre que le juge Bartlett ait terminé son rapport. Les témoignages apportés devant le juge Bartlett révèlent déjà des lacunes alarmantes dans les services de recherche de sauvetage de Terre-Neuve; il n'y a là-bas que des bateaux de sauvetage de 44 pieds de long; les signaux de détresse envoyés par le navire égaré n'ont pas été reçus, erreurs de communication, bateaux autorisés à quitter le port sans signaler leur position de sorte qu'ils s'égarèrent pendant deux ou trois jours sans que personne ne le sache. Un vrai désordre. Le gouvernement ne devrait pas attendre le rapport du juge Bartlett.

C'est une autre bonne raison de voter pour cette motion. Le Ministre n'a pas répondu à ma lettre d'il y a un mois sur ce même sujet. Quelles mesures lui-même et le ministre de la Défense nationale ont-ils prises? L'Administration du pilotage de l'Atlantique, une autre honte, une honte du point de vue de l'utilisateur, monsieur le président . . .

Une voix: Passons au vote.

M. Crosbie: Au vote? Je suis en train d'expliquer pourquoi je suis en faveur de cette résolution. Monsieur le président, l'année dernière, le 6 mai, l'Administration du pilotage de l'Atlantique a demandé une augmentation de revenus de 24 p. 100. Ces demandes d'augmentation vont étouffer tous les ports des provinces de l'Atlantique. La demande est parvenue à la Commission canadienne des transports en juin dernier qui a autorisé une augmentation de 10 p. 100 après avoir entendu tous les arguments. Cette même administration revient cette année, un an plus tard, réclamer une augmentation de 25 p. 100 cette année et une autre de 20 p. 100 pour l'année prochaine. Si on autorise une telle chose, il n'y aura plus une seule embarcation pour rentrer dans nos ports ou en sortir. Qui va reprendre le contrôle de l'Administration du pilotage de l'Atlantique et mettre fin à tout cela? Le monsieur qui en est responsable a prétendu qu'il fallait absolument que les usagers paient. Le capitaine A. B. Latter a déclaré:

... nous demandons une augmentation de revenus de 25 p. 100 pour la région de l'Atlantique ainsi qu'une augmentation supplémentaire de 20 p. 100 pour 1979.

Tous les chalutiers et toutes les petites embarcations qui entrent à Saint-Jean seront refoulés sur Saint-Pierre et Mique-

[Texte]

permitted. This is user pay gone berserk. We will have nothing left in the Atlantic provinces if this Minister continues, or unless he puts a stop to these kinds of activities. So, Mr. Chairman—oh, I have another minute or two until five o'clock.

The Chairman: I would hate to interrupt the honourable member but I previously mentioned that the Minister would certainly want to respond. He has had eight minutes of his time and I would allow the Minister to respond, if he does not mind at this time.

Mr. Crosbie: Perhaps he will give us some information.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I am glad to give Mr. Crosbie some information because he does tend to rant on without any information. In particular, for instance, he should have known that in addition to the two 44-foot lifeboats which were in the search and rescue operation at Newfoundland, we put in a larger vessel with ice capability over a year ago in order to determine whether it was a satisfactory improvement instead of the smaller lifeboats. We have concluded since that it was and have been taking steps to make that a part of the permanent Coast Guard service. So rather than have the limited smaller vessels to which he refers, which indeed will be transferred, a couple of them, away from that area because they can be of better use in some other ways, we have the larger vessel with ice capability.

Of course, Mr. Crosbie overlooks completely that in my own opening remarks I referred to the fact that we are proceeding to acquire a couple of additional icebreakers.

Mr. Crosbie: They are all stationed in Nova Scotia.

Mr. Lang: We have a couple of additional icebreakers, one which is just in the process of being commissioned and another one which is under construction. We are constantly receiving compliments on the improvements to our Coast Guard search and rescue capability. Of course, you could always theoretically spend another billion dollars on any given service and yet, of course, Mr. Crosbie reserves the right, with his colleagues, to accuse us of spending too much.

In the highway agreement it is typical again that when we come along with a new program, quite in addition to all the 99-90-10 per cent sharing programs which are ongoing with DREE for the benefit of Newfoundland and which Mr. Crosbie ignores, when we come along with a new program which offers an additional \$30 million to the strengthening of highways, a program which is not cross-Canada in its nature but deals with the specific problems of the Atlantic and the need to bring their highways up to a better standard so that there can be competition between truck and rail, he lashes out at that additional \$30 million in his typical fashion. I think that is a rather strange way of reacting to the fact that it is new money for the benefit of Newfoundland which will now be creating jobs in highway improvements which are very much needed.

[Traduction]

lon si on autorise une telle chose. C'est le principe des usagers-payeurs, mais cela devient dément. Si le Ministre continue, s'il ne met pas fin à ce genre d'activités, il ne nous restera bientôt plus rien dans les provinces de l'Atlantique. Donc, monsieur le président... oh!, je crois bien qu'il me reste une minute ou deux avant 17 h.

Le président: Je ne voudrais surtout pas interrompre l'honorable député, mais j'ai déjà dit que le Ministre allait certainement vouloir répondre. Voilà déjà huit minutes qu'il parle, et je pense que le Ministre doit maintenant répondre.

M. Crosbie: Il va peut-être nous donner quelques informations.

M. Lang: Monsieur le président, je suis heureux de pouvoir fournir quelques informations à M. Crosbie, car il a très fort tendance à parler sans savoir de quoi il parle. En particulier, il aurait dû savoir qu'en plus des deux bateaux de sauvetage de 44 pieds qui ont été réservés aux opérations de sauvetage à Terre-Neuve, nous avons également mis en service il y a plus d'un an un plus grand bateau capable de faire office de brise-glace pour déterminer si cela valait mieux que les petits bateaux de sauvetage. Depuis lors, nous avons conclu que c'était le cas et ce navire est maintenant à la disposition permanente de la garde côtière. Donc, non seulement nous n'avons pas limité le nombre des petites embarcations dont il parle, et dont deux doivent effectivement être transférées ailleurs où elles seront mieux utilisées, mais nous avons mis en service une embarcation plus importante capable de faire office de brise-glace.

Évidemment, M. Crosbie passe complètement sous silence ce que j'ai dit dans ma déclaration d'ouverture au sujet des deux brise-glace supplémentaires que nous sommes en train d'acquérir.

M. Crosbie: Ils sont tous en Nouvelle-Écosse.

M. Lang: Nous avons deux brise-glace supplémentaires, l'un qui vient d'être commandé, et l'autre qui est en construction. On ne cesse de nous féliciter pour l'amélioration de notre service de recherche en mer et de garde côtière. Évidemment, en théorie, il serait toujours possible de dépenser 1 milliard de dollars de plus, mais cela vaut pour n'importe quel service. Et pourtant, M. Crosbie et ses collègues se réservent le droit de continuer à nous accuser de dépenser trop.

Pour l'accord sur les routes, voilà encore un cas typique. Lorsque nous proposons un nouveau programme, qui vient en plus de tous les programmes de partage des frais permanents à 99-90-10 p. 100 du MER destinés à Terre-Neuve et que M. Crosbie ignore, lorsque nous proposons un nouveau programme qui offre 30 millions de dollars de plus pour le renforcement du réseau d'autoroutes, un programme qui n'est pas national mais s'attaque aux problèmes spécifiques de l'Atlantique et à la nécessité d'améliorer les normes de ce réseau routier pour que les transports par route puissent concurrencer les transports par chemins de fer, il s'attaque à ces 30 millions de dollars de plus et, là encore, c'est typique. C'est une réaction vraiment étrange si l'on considère que cet argent sera consacré exclusivement à Terre-Neuve, améliorera

[Text]

The Chairman: It being five o'clock, we will stand Votes 1 and 5. I would like to thank the Minister and his officials for appearing before us today. This committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

le réseau routier tout en créant des emplois dont on a tellement besoin.

Le président: Puisqu'il est 17 h., nous allons réserver les crédits 1 et 5. Je remercie le Ministre et ses collègues d'être venus aujourd'hui. Le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 30

Monday, May 29, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 30

Le lundi 29 mai 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1978-79 under TRANSPORT

CONCERNANT:

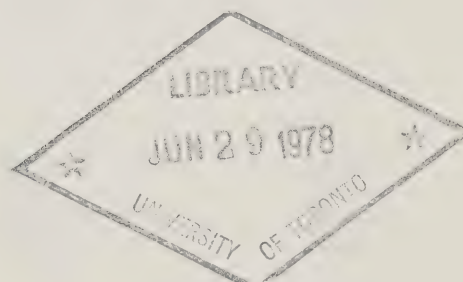
Budget principal 1978-1979 sous la rubrique
TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang,
Ministre des Transports



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Béchar	Forrestall
Caron	Harquail
Crosbie	Hopkins
Dionne (<i>Kamouraska</i>)	Langlois
Flynn	Mazankowski

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

McCain	Nystrom
McIsaac	Oberle
McKenzie	Roy (<i>Laval</i>)
Murta	Smith (<i>Saint-Jean</i>)—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, May 29, 1978:

Mr. Cadieu replaced Mr. Malone;
Mr. Nystrom replaced Mr. Benjamin;
Mr. Langlois replaced Mr. Condon;
Mr. Hopkins replaced Mr. Marceau;
Mr. McCain replaced Mr. Cadieu;
Mr. Oberle replaced Mr. Towers;
Mr. Smith (*Saint-Jean*) replaced Mr. Bussièrès;
Mr. McIsaac replaced Mr. Lapointe;
Mr. Béchar replaced Mr. Loiselle (*Saint-Henri*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 29 mai 1978:

M. Cadieu remplace M. Malone;
M. Nystrom remplace M. Benjamin;
M. Langlois remplace M. Condon;
M. Hopkins remplace M. Marceau;
M. McCain remplace M. Cadieu;
M. Oberle remplace M. Towers;
M. Smith (*Saint-Jean*) remplace M. Bussièrès;
M. McIsaac remplace M. Lapointe;
M. Béchar remplace M. Loiselle (*Saint-Henri*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MAY 29, 1978
(32)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Béchard, Campbell (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Crosbie, Flynn, Forrestall, Harquail, Hopkins, Langlois, Mazankowski, McCain, McIsaac, McKenzie, Murta, Nystrom, Oberle, Roy (*Laval*) and Smith.

Other Members present: Messrs. Baker, Malone, Masniuk, Neil and Ritchie.

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, March 1, 1978, relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979 (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Wednesday, March 15, 1978*).

Mr. Murta moved that the Committee invite the Honourable Justice Emmet Hall and the Chairman of the Prairie Rail Action Committee to appear before the Committee when dealing with the Estimates.

The question being put on the motion it was agreed to on the following division:

YEAS

Messrs.

Crosbie	McKenzie
Flynn	Murta
Forrestall	Nystrom
Mazankowski	Oberle—9
McCain	

NAYS

Messrs.

Béchard	Langlois
Caron	McIsaac
Harquail	Roy (<i>Laval</i>)
Hopkins	Smith—8

CHAIRMAN'S DECISION

Last Thursday, May 25, 1978, Mr. Mazankowski proposed to move,—That this Committee, having studied the policies of the Minister of Transport as detailed in the Estimates, regrets to inform the House that it does not have confidence in the Minister of Transport and urges the Prime Minister to request his resignation.

I must inform Honourable Members that the motion caused the Chair considerable pain from a procedural point of view. The motion goes to the very heart of the responsibility and

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 29 MAI 1978
(32)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 15 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Béchard, Campbell (*Lasalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Crosbie, Flynn, Forrestall, Harquail, Hopkins, Langlois, Mazankowski, McCain, McIsaac, McKenzie, Murta, Nystrom, Oberle, Roy (*Laval*) et Smith.

Autres députés présents: MM. Baker, Malone, Masniuk, Neil et Ritchie.

Comparaît: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 1^{er} mars 1978 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. (*Voir procès-verbal et témoignages du mercredi 15 mars 1978*).

M. Murta propose que le Comité invite l'honorable juge Emmet Hall et le président du «Prairie Rail Action Committee» à comparaître devant le Comité lors de l'étude des prévisions budgétaires.

La motion, mise aux voix, est adoptée sur division suivante:

POUR

MM.

Crosbie	McKenzie
Flynn	Murta
Forrestall	Nystrom
Mazankowski	Oberle—9
McCain	

CONTRE

MM.

Béchard	Langlois
Caron	McIsaac
Harquail	Roy (<i>Laval</i>)
Hopkins	Smith—8

DÉCISION DU PRÉSIDENT

Jeudi dernier, 25 mai 1978, M. Mazankowski a proposé,—Que le Comité, après avoir étudié les mesures du ministre des Transports, telles que détaillées dans le budget des dépenses, informe avec regret la Chambre qu'il ne fait pas confiance au ministre des Transports et presse le premier ministre de demander sa démission.

Je dois informer les honorables députés que la motion a causé au président beaucoup de tracas du point de vue de la procédure. La motion porte directement sur la question de la

accountability of the executive to the legislature. However, the essential question which the Chair has to address itself to is whether a motion of non-confidence, in this form, is procedurally correct when a Committee of the House is studying estimates which constitutes our Order of Reference.

Beauchesne's 4th Ed. Citation 304(2) states "A Committee is bound by and is not at liberty to depart from the order of reference". Our Order of Reference, as Honourable Members are aware, is the Main estimates for the fiscal year ending March 31, 1979. Basically these are the budgetary and non-budgetary proposed expenditures listed under Transport in the blue book of estimates.

The powers of a Committee are severely circumscribed in regard to estimates. Beauchesne's Citation 242(1) states in part, "Each resolution for a grant forms a distinct motion which can only be dealt with by being agreed to, reduced, negated, superseded or withdrawn. The committee may reduce the amount of a grant by the omission or reduction of the items of expenditure of which the grant is composed. Here the power of the committee ceases".

The motion does not address itself to a specific vote or votes contained in the estimates.

Mr. Speaker in his ruling of June 18, 1973 stated in part, "It could be said that the report of a committee both in its form and as to its substance, ought to correspond with the authority with which the committee is invested".

Therefore, I must regrettably conclude that the motion in the form presented, goes beyond the scope of our Order of Reference and is out of order.

Mr. Forrestall proposed to move,—That this Committee, having considered the estimates of the Minister of Transport, reports to the House suggesting the advisability of reducing the Minister's salary to \$1.00.

The Chairman having expressed procedural reservations took the motion under advisement.

The Chairman called Votes 1 and 5 relating to the Department of Transport.

The Minister answered questions.

At 10:04 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

responsabilité et de l'imputabilité de l'exécutif face au législatif. Toutefois, la question essentielle que le président doit se poser est de savoir si une motion de non confiance, sous cette forme, est exacte, du point de vue de la procédure, lorsqu'un comité de la Chambre étudie le Budget des dépenses qui constitue son ordre de renvoi.

La citation 304(2) de la 4^{ème} édition de Beauchesne stipule «Un comité doit s'en tenir à l'ordre de renvoi, et ne saurait y déroger». Notre ordre de renvoi, comme le savent les honorables députés est le budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. Il s'agit essentiellement des dépenses budgétaires et non budgétaires proposées, inscrites sous la rubrique Transport, dans le Livre bleu du budget des dépenses.

Les pouvoirs d'un Comité sont strictement délimités en regard du budget des dépenses. La citation 242(1) de Beauchesne stipule en partie, «Toute résolution visant un subside constitue une motion distincte qu'on ne peut régler qu'en l'adoptant, en la réduisant, en la rejetant, en la remplaçant par une autre ou en la retirant. Le comité peut réduire le montant d'un subside en omettant ou en réduisant les dépenses qui le composent. Ici prend fin le pouvoir du comité».

La motion ne porte pas sur un crédit ou des crédits précis contenus dans le budget des dépenses.

M. l'Orateur, dans sa décision du 18 juin 1973 déclare entre autres,—«On pourrait dire que le rapport d'un comité, quant à la forme aussi bien qu'au fond, devrait correspondre à l'autorité conférée au comité».

En conséquence, je dois à regret conclure que la motion, dans la forme présentée, dépasse la portée de notre ordre de renvoi et est irrecevable.

M. Forrestall propose,—Que le présent comité, ayant étudié le budget des dépenses du ministre des Transports, fasse rapport à la Chambre en suggérant la possibilité de réduire le traitement du ministre à \$1.00.

Le président, ayant exprimé des réserves de procédure, prend note de la motion.

Le président met en délibération les crédits 1 et 5 portant sur le ministère des Transports.

Le ministre répond aux questions.

A 22 h 04, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, May 29, 1978

• 2017

*[Text]***The Chairman:** Order, please.

While we are waiting for the Minister we have some House business to clear up, so perhaps we can start as we do have a quorum. We also have a motion that was proposed by Mr. Mazankowski, but before I go into that I will just go through the subcommittee report.

Your Subcommittee on Agenda and Procedure met last Thursday, May 25, and addressed itself basically to two questions, one on which we agreed and one on which no agreement was achieved.

The subcommittee did agree to the following schedule of meetings on the Main Estimates—providing permission is obtained to sit beyond May 31, 1978.

Mr. Mazankowski: Has that been granted?

The Chairman: I do not know. I tried to make a phone call. I understand that it is being seriously considered. Probably we will. I shall know that tomorrow morning and I will get in touch with Mr. Mazankowski.

This evening we are meeting with the Minister of Transport on estimates of the department.

Tomorrow evening, Tuesday, at 8 p.m. and Thursday at 9.30 a.m. we will deal with the estimates of the Canadian Transport Commission.

On Monday, June 5 at 8 p.m. we will deal with the estimates of the Post Office.

Tuesday, June 6 at 11 a.m., we will deal with the estimates of the St. Lawrence Seaway Authority.

Those two dates might be changed. We will know this shortly. There is a possibility of having the St. Lawrence Seaway Authority on June 5 and the Post Office on June 6.

Thursday, June 8 at 3.30 p.m. we will meet with the Minister of Transport on his departmental estimates.

Monday, June 12 at 8 p.m., if necessary, we will have another meeting on the Post Office estimates.

On Tuesday, June 13 at 9.30 a.m. we will have another meeting with the Minister of Transport.

It was unanimously agreed by all parties that this last meeting on June 13 would complete consideration of the estimates.

Mr. Mazankowski: That was not unanimous. I disagreed with it.

The Chairman: The second question your subcommittee discussed but was unable to reach agreement on was the matter of inviting Justice Emmett Hall and Professor Fred Anderson, Chairman of the Rail Action Committee.

An hon. Member: Was there agreement?

The Chairman: No, there was no agreement at the steering committee on inviting these two particular persons, so the Chair is in the hands of the Committee. A motion would have

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 29 mai 1978

*[Traduction]***Le président:** A l'ordre, s'il vous plaît!

Pendant que nous attendons le ministre, nous avons quelques questions à régler et je vous suggère de commencer puisque nous avons le quorum. Il y a également la motion de M. Mazankowski mais, avant cela, je voudrais en terminer avec le rapport du sous-comité.

Le sous-comité du Programme et de la Procédure s'est réuni le jeudi 25 mai pour étudier essentiellement deux questions. Nous sommes parvenus à un accord pour l'une d'elles mais non pas pour l'autre.

En effet, le sous-comité a convenu du calendrier suivant pour l'étude du budget principal si nous obtenons l'autorisation de siéger au-delà du 31 mai 1978.

M. Mazankowski: L'autorisation a-t-elle été donnée?

Le président: Je ne sais pas. J'ai essayé de téléphoner. Je crois qu'il en est sérieusement question. C'est donc assez probable. Je saurai cela demain matin et communiquerai alors avec M. Mazankowski.

Ce soir nous recevons le ministre des Transports pour l'étude du budget de son ministère.

Demain soir, mardi, à 20 heures et jeudi à 9 h 30, nous étudierons le budget de la Commission canadienne des Transports.

Le lundi 5 juin à 20 heures, budget principal des Postes.

Le mardi 6 juin à 11 heures, budget principal de l'administration de la Voie maritime du St-Laurent.

Ces deux dates peuvent encore être changées. Nous le saurons bientôt. Il est en effet possible que l'administration de la Voie maritime du St-Laurent vienne le 5 juin et que les Postes viennent alors le 6.

Le jeudi 8 juin à 15 h 30 nous aurons le ministre des Transports pour étudier le budget de son ministère.

Le lundi 12 juin à 20 heures, si nécessaire, autre réunion sur les Postes.

Le mardi 13 juin à 9 h 30, autre réunion avec le ministre des Transports.

Tous les partis sont convenus à l'unanimité que cette dernière réunion du 13 juin achèverait l'étude du Budget.

M. Mazankowski: La décision ne fut pas unanime. Je n'étais pas d'accord.

Le président: Votre sous-comité a d'autre part discuté de la possibilité d'inviter le juge Emmett Hall et le professeur Fred Anderson, président du Comité d'action des chemins de fer.

Une voix: S'est-on mis d'accord?

Le président: Non, le comité directeur n'est pas parvenu à un accord, si bien que la présidence s'en remet maintenant au comité. En raison de ces désaccords, il faudrait maintenant

[Text]

to be entertained to invite both of them, or one or the other, because of the lack of agreement at the subcommittee.

• 2020

As I mentioned earlier, in regards to Monday, June 5, instead of the Post Office we will have the St. Lawrence Seaway Authority, and on June 6 we will have the Post Office. So you can make your corrections.

Mr. Murta.

Mr. Murta: I will make that motion that the Committee invite Justice Hall and Mr. Anderson to appear before the Committee at a suitable time, certainly as early I suppose in June as this can be accommodated. If need be we could hold a special meeting, if we could put ourselves into a block to accommodate it.

The Chairman: Would you write it out for us Mr. Murta, please?

Mr. Mazankowski: I have it written out.

An hon. Member: That is co-operation.

Mr. Murta: No, mental telepathy.

The Chairman: The motion by Mr. Murta reads:

That the Committee invite the Honourable Justice Emmet Hall and the Chairman of the Prairie Rail Action Committee to appear before the Committee when dealing with the Estimates.

It is a debatable motion, and it is in order. Monsieur Béchard.

M. Béchard: Monsieur le président, étant donné que nous sommes dans une institution qui prêche le bilinguisme, J'aimerais savoir si la motion est rédigée dans les deux langues?

Le président: Non, malheureusement, monsieur Béchard, elle n'est pas rédigée dans les deux langues.

Mr. Mazankowski: It is a spontaneous motion.

M. Béchard: Si elle n'est pas dans les deux langues, elle n'est pas admissible, d'après moi, tant qu'elle ne sera pas rédigée dans les deux langues.

Mr. Mazankowski: That is up to the Chairman. Either or both official languages will do.

Mr. Béchard: We have to set an example.

Mr. Mazankowski: You are right. I agree with you 100 per cent, but unfortunately my capacity is a little . . .

The Chairman: The motion is admissible. Because it is a spontaneous motion, as Mr. Mazankowski has just mentioned, I will allow the motion.

Are there any comments on the motion other than the intervention by Mr. Béchard? Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to speak in support of the motion. I think there has been a considerable amount of debate going on between the author of the report on grain handling and transportation and the Minister and his officials. Also the establishment of the Prairie Rail Action Committee in some respects subverts some of the main intentions and recommendations of the Hall Report. I think all members of Parliament are receiving a number of complaints about the actions of the Prairie Rail Action Committee.

[Translation]

une motion si l'on veut les inviter tous les deux, ou l'un ou l'autre.

Je vous confirme maintenant que le lundi 5 juin, à la place des Postes, nous recevrons l'administration de la Voie maritime du St-Laurent et que le 6 juin nous aurons les Postes. Vous pouvez donc corriger immédiatement.

Monsieur Murta.

M. Murta: Je propose que le comité invite le juge Hall et M. Anderson à comparaître aussitôt que possible en juin. Si nécessaire, nous pourrions tenir une réunion spéciale s'il y a un créneau disponible.

Le président: Voudriez-vous nous rédiger cela, monsieur Murta?

M. Mazankowski: Je l'ai là tout écrit.

Une voix: Voilà de la collaboration!

M. Murta: Non, de la télépathie mentale.

Le président: Je vous lis la motion de M. Murta.

Que le comité invite le juge Emmett Hall et le président du comité d'action des chemins de fer des Prairies à comparaître pendant l'étude du budget.

Cette motion est recevable et l'on peut donc en débattre. Mr. Béchard.

Mr. Béchard: Mr. Chairman, since we belong to an institution that advocates bilingualism, I would like to know whether this motion is available in both languages?

The Chairman: No, unfortunately, Mr. Béchard, it is not.

M. Mazankowski: Il s'agit d'une motion spontanée.

Mr. Béchard: If it is not in both languages, I do not think it is in order, and in my opinion it will not be until written in both languages.

M. Mazankowski: La décision appartient au président. L'une ou l'autre des langues suffit.

M. Béchard: Il nous faut montrer l'exemple.

M. Mazankowski: Vous avez raison. Je suis entièrement d'accord avec vous, mais malheureusement mes capacités ne . . .

Le président: La motion est recevable. Il s'agit en effet d'une motion spontanée, comme vient de le dire M. Mazankowski, et je dois donc l'accepter.

Y a-t-il d'autres interventions à propos de cette motion? Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais étayer cette proposition. Je pense que l'auteur du rapport sur la manutention et le transport du grain et le ministre et ses hauts fonctionnaires ont tenu un débat très dense depuis quelque temps. D'autre part, la création du comité d'action des chemins de fer des Prairies va à certains égards à l'encontre des intentions et recommandations principales du rapport Hall. Je crois que tous les députés reçoivent de nombreuses plaintes sur les mesures prises par ce comité d'action.

[Texte]

It would seem to me that it might be in the best interests of all concerned to have these two gentlemen appear before the Committee. I am sure that the Chairman of the Prairie Rail Action Committee and his group are very honourable people and are trying to do the job the best way possible, given the terms of reference that they have. But I do know that there are some apprehensions about the methods in which they are pursuing the responsibilities which have been outlined in their terms of reference and it seems to me that it would be a good opportunity to have them come before this Committee to explain some of their actions. And I think, in so far as having adequate terms of reference, the estimates clearly provide sufficient latitude to deal with this particular committee inasmuch as the section on railway transport has to do with the development, implementation and monitoring of policies and programs related to railway network rationalization and effectiveness in providing rail passenger and freight services, grain handling and transport in association with the Grains Group, and safety matters in conjunction with the CTC. So I think the Prairie Rail Action Committee is certainly a very integral part of the program description as outlined in the estimates and I, for one, would certainly like to have them here to receive their report and to ask questions and to comment upon the work that they are doing.

• 2025

Now, because the Prairie Rail Action Committee for all intents and purposes, it seems is a substitute for the Prairie Rail Authority, which was recommended in Mr. Justice Hall's report on grain handling and transportation, it seems to me that therein, too, we should have the author of this report come before this Committee to explain in detail the intent and to place his interpretation upon the recommendations that we are dealing with here.

This report, as you know, Mr. Chairman, has been referred to from time to time by many members in the House and in Committee, and to most of us it is not only a transportation charter for Western Canada but indeed an economic manifesto, and we see that the implementation of these very important recommendations will have a tremendous impact upon the development of Western Canada.

So I would hope that the Committee will accept this motion, and I hope that the Minister as well will seriously consider the suggestion that has been put forth.

M. Bécharde: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

An hon. Member: Talk about running the troops in . . .

Mr. Bécharde: On a point of order, Mr. Chairman.

Le président: M. Bécharde, un rappel au Règlement.

M. Bécharde: J'ai cru comprendre que vous aviez admis une motion et vous avez ajouté que c'était spontané. Étant donné que c'est spontané, vous l'acceptez même si c'est dans une langue seulement. Je voudrais que vous me citiez l'article du Règlement qui mentionne que lorsqu'une motion ou un document quelconque est produit spontanément en Chambre, on ne doit pas le produire dans les deux langues. Si vous pouvez me

[Traduction]

Il me semblerait donc qu'il en irait de l'intérêt de tous de faire comparaître ces deux messieurs devant le comité. Le président du Comité d'action des chemins de fer des Prairies ainsi que ses adjoints sont des personnes parfaitement honorables qui essaient de faire de leur mieux, dans le cadre de leur mandat. Néanmoins, la façon dont ils assument leurs responsabilités telles que prévues dans leur mandat suscite des inquiétudes; c'est pourquoi j'estime qu'ils devraient comparaître devant leur comité pour expliquer certaines de leurs actions. En ce qui concerne la question de savoir si celles-ci relèvent de notre compétence, je crois que l'étude des prévisions budgétaires nous laisse suffisamment de latitude pour étudier pareille question. Le transport ferroviaire se rapportant directement à l'élaboration, à la mise en œuvre et à la surveillance des politiques et programmes visant à rationaliser leur réseau de chemin de fer, à assurer l'efficacité du transport des voyageurs, des marchandises et plus particulièrement des céréales en collaboration avec le groupe de céréales, les questions relatives à la sécurité et à la coopération avec le CTC. Le Comité d'action des chemins de fer des Prairies fait donc partie intégrante du programme tel que repris aux prévisions budgétaires. J'aimerais donc beaucoup qu'ils comparaissent devant nous pour nous soumettre leur rapport et pour nous permettre de leur poser des questions sur ce qu'ils font.

Les Comités d'action des chemins de fer des Prairies sont donc remplacés dans la pratique par l'autorité des chemins de fer des Prairies laquelle avait été recommandée dans le rapport de M. le juge Hall sur le transport des céréales; nous devrions par la même occasion inviter l'auteur de ce rapport à comparaître devant le comité pour nous expliquer son rapport et nous dire ce qu'il pense de nos recommandations.

Ce rapport a été évoqué de temps à autre par de nombreux députés, tant à la Chambre qu'au comité, la plupart l'interprétant non seulement comme une espèce de charte des transports pour l'Ouest canadien mais également comme un manifeste économique, ce qui montre bien que la mise en œuvre de ces recommandations aura des répercussions énormes sur le développement de l'ouest du pays.

J'espère donc que le comité approuvera cette motion et que le ministre étudiera la suggestion avec tout le sérieux qu'elle mérite.

Mr. Bécharde: On a point of order, Mr. Chairman.

Une voix: Voilà qu'on amène la claque!

M. Bécharde: J'invoque le règlement, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Bécharde, on a point of order.

Mr. Bécharde: I thought you had ruled that this motion was in order, adding that it had been made spontaneously and that is why you accepted it even though it was written in one of the official languages only. Could you tell me under which Standing Order a motion or a document produced without forethought in the House does not have to be tabled in both official languages? If you can tell me under which Standing Order, I will abide by your decision.

[Text]

citer un article du Règlement qui permet cela, je serai prêt à m'incliner, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie de votre intervention, monsieur Béchard. Je vais demander au greffier de vérifier cela et nous vous donnerons une réponse avec plaisir.

Mr. Minister would like to make a comment in regard to Mr. Mazankowski's intervention.

Mr. Forrestall: No, no, we have a motion in front of us and I do not think that is quite proper.

Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport): Mr. Chairman, because we discussed this at the last meeting as well, I thought Mr. Mazankowski had indicated he would do this, that is to say, indicate where he says we have subverted the main intentions and recommendations of the Hall Commission Report. I thought Mr. Mazankowski had agreed to identify for us the ones he thinks we have not been carrying out which are of importance to him.

Mr. Mazankowski: I mentioned one today, Mr. Chairman, that the Prairie Rail Action Committee is a substitute for the Prairie Rail Authority.

Mr. Lang: Is that the only one?

Mr. Mazankowski: Well, I just mention that in passing because . . .

Mr. Lang: No, but I would like your list. And on that one I would like indeed, if you would not mind, for you to give me your further comment as to whether you really support a Prairie rail operating authority in the face of the Alberta Wheat Pool, Saskatchewan Wheat Pool, Manitoba Wheat Pool saying no, they do not; or Palliser or Unifarm saying no, they do not. On your example I am really wondering whether you are actually advocating that we would go to a Prairie rail operating authority, actually operating a railroad.

• 2030

Mr. Mazankowski: Quite frankly, I may have had some . . .

Mr. Murta: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Order, please! Mr. Murta.

Mr. Murta: We are starting to enter into debate and I think we should be deciding whether or not Justice Hall comes before the Committee, whether or not we like his recommendations or we feel neutral about them. I think to get into an argument such as this at this time is not the proper procedure.

The Chairman: Order, please! You are correct, Mr. Murta. I will go to . . .

Mr. Mazankowski: Just a minute, Mr. Chairman.

The Chairman: Order, please!

Mr. Mazankowski: I was responding to a question for clarification purposes to the Minister.

The Chairman: That will end the intervention—I will go to Mr. McIsaac—because it is really Committee business and it should be discussed by the Committee members, not be debated between the Minister and one particular individual at this time.

[Translation]

The Chairman: Thank you for your remark, Mr. Béchard. I will ask the Clerk to check and then we will give you the answer.

Le ministre voudrait dire un mot concernant la motion de M. Mazankowski.

M. Forrestall: Nous sommes saisis d'une motion, ce n'est pas régulier.

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Cette question ayant déjà été débattue lors de la dernière réunion, je croyais que M. Mazankowski allait expliquer comment à son avis nous avons contrevenu aux recommandations et à l'esprit du rapport de la Commission Hall. Je croyais que M. Mazankowski allait nous expliquer quels sont à son avis les écarts les plus importants.

M. Mazankowski: J'ai déjà dit que le Comité d'action des chemins de fer des Prairies remplace dans la pratique l'autorité des chemins de fer des Prairies.

M. Lang: Est-ce là l'unique point de discorde?

M. Mazankowski: Je le dis en passant . . .

M. Lang: Donnez-nous la liste complète. Pourriez-vous nous dire également si vous êtes en faveur d'une autorité des chemins de fer des Prairies, alors que les pools du blé de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba ainsi que Palliser et Unifarm sont contre. D'après les exemples que vous avez cités, je n'ai pas très bien compris si oui ou non vous préconisez la prise en charge par le gouvernement des chemins de fer des Prairies.

M. Mazankowski: Pour vous parler franchement . . .

M. Murta: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît! Monsieur Murta.

M. Murta: Avant d'entamer le débat, nous devrions décider si M. le juge Hall doit être invité à comparaître devant le Comité, si oui ou non nous approuvons ses recommandations. Je trouve qu'entamer cette discussion en ce moment-ci est contraire à la procédure normale.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît! Vous avez tout à fait raison, monsieur Murta. Je vais . . .

M. Mazankowski: Un instant, monsieur le président.

Le président: A l'ordre, je vous prie!

M. Mazankowski: J'essaie simplement d'expliquer quelque chose au ministre.

Le président: Cela met fin à l'échange—je vais passer la parole à M. McIsaac—c'est au Comité tout entier de trancher cette question, laquelle ne devrait pas faire l'objet d'une discussion entre le ministre et un membre du Comité.

[Texte]

Mr. Forrestall: Let us have the question. Do you have enough members here yet?

Le président: M. Roy invoque le Règlement.

Mr. Roy: Monsieur le président, lors de la dernière séance du Comité des transports et des communications, une motion était à l'étude. Je me demande pour quelle raison vous acceptez une nouvelle motion présentée par l'Opposition, puisque que vous n'aviez pas rendu votre décision sur la motion présentée lors de la dernière rencontre.

Le président: Oui, cela peut-être l'une ou l'autre. La discussion porte sur le rapport du Sous-comité. Il s'agit de deux sujets qui n'avaient pas été déterminés par le Sous-comité de l'ordre du jour et de la procédure. It was agreed that we bring it before the Committee and settle it before we go to Mr. Mazankowski's motion.

Mr. Roy: Yes but, Mr. Chairman, you mentioned at the last meeting that you were supposed to make your ruling on this motion, the first motion tabled at the last meeting. Now you are accepting another motion and I would like to speak on the first motion.

The Chairman: Order, please, Mr. Roy. This was an agreement made at the steering committee. That is the next item on the agenda, the ruling on Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Are you challenging the Chair?

Mr. Roy: No. Did you accept the motion tabled by Mr. Murta?

Mr. Mazankowski: Yes, he did.

The Chairman: The one that Mr. Murta presented was a motion on an agreement of the subcommittee because there was no agreement on Justice Emmett Hall and Mr. Anderson, who is the Chairman of the Rail Action Committee, and it was supposed to be discussed here before we go to the ruling on Mr. Mazankowski's motion.

Mr. Roy: You accepted a motion on the subcommittee report.

The Chairman: That is right.

Mr. Roy: What about the first motion?

The Chairman: That is the next item on the agenda.

Mr. Mazankowski: He was waiting to get a quorum.

The Chairman: Order, please! Mr. McIsaac.

Mr. Forrestall: He was waiting to get enough in here to defeat us; that is what he was doing. Give him credit for common sense.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, I would like to have heard a good deal more rationale from the honourable member from Lisgar and the honourable member from Vegreville as to why they are putting forward this motion. I do not think anybody doubts or argues the importance and the scope of the Hall Commission report and the tremendous amount of work that went into that report. There are many, many recommendations contained therein. It was an excellent report. It is now in the hands of the government, the Minister of Transport, and we have had some very comprehensive action on the recommendations contained in that report by the Minister and by the government. And if you will put me down again, Mr. Chair-

[Traduction]

M. Forrestall: Mettez la question aux voix. Avons nous suffisamment de membres?

The Chairman: Mr. Roy, on a point of order.

Mr. Roy: During the last meeting of the Transport Committee, a motion had been tabled. Why did you accept a new motion tabled by the opposition, before having ruled on the motion tabled during our preceding meeting?

The Chairman: It will be either one or the other. We are now discussing the report of the subcommittee on agenda and procedure, which report had not included these two subjects. Il avait été convenu que le Comité trancherait cette question avant d'étudier la motion soumise par M. Mazankowski.

M. Roy: D'accord, monsieur le président, mais vous avez dit lors de la dernière réunion que vous vous prononceriez quant à la première motion déposée lors de cette réunion. Or, vous venez d'accepter une deuxième motion alors que je voudrais intervenir au sujet de la première.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Le comité de direction a décidé que la décision quant à la motion déposée par M. Mazankowski serait le point suivant à l'ordre du jour.

M. Mazankowski: Contestez-vous la décision du président?

M. Roy: Pas du tout. Avez-vous accepté la motion déposée par M. Murta?

M. Mazankowski: Il l'a acceptée.

Le président: La motion déposée par M. Mazankowski concernait l'accord du sous-comité, aucune décision n'étant intervenue quant à M. le juge Emmett Hall et M. Anderson, président du comité d'action des chemins de fer. Cette question devait être débattue en comité avant que je me prononce sur la motion déposée par M. Mazankowski.

M. Roy: Vous avez donc accepté la motion relative au rapport du sous-comité?

Le président: C'est exact.

M. Roy: Où en est la première motion?

Le président: C'est le point suivant à l'ordre du jour.

M. Mazankowski: Il attendait le quorum.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur McIsaac.

M. Forrestall: Il attendait qu'il y ait suffisamment de membres pour nous mettre en minorité. Il n'est pas si bête que cela.

M. McIsaac: Je regrette que les députés de Lisgar et de Vegreville n'aient pas mieux motivé leur motion. Personne ne cherche à mettre en doute la portée du rapport de la Commission Hall ni le travail qu'il a exigé. C'est un rapport excellent qui contient de très nombreuses recommandations. Le rapport a été remis au gouvernement et notamment au ministre des Transports, lequel a décidé de donner suite à toute une série de recommandations qui y figurent. Je voudrais lors d'un prochain tour et avec votre permission, monsieur le président, expliquer cette question plus en détail.

[Text]

man, for another intervention later I will elaborate more on that at another time.

Right now I would just like to argue the lack of wisdom or sense really of asking Justice Hall or indeed perhaps all the commission, that might make more sense, and the Chairman of the Prairie Rail Action Committee to appear before the Committee. It seems to me that we might well be hearing in this Committee from members opposite what various steps, what various recommendations in that commission that they are unhappy with or that they need elaboration on.

Eventually, a year after Justice Hall made his report, they got together at a little meeting in Saskatoon and met Justice Hall and talked a bit about what may have been in the report. I do not know what they talked about, but they have had a discussion on that. They have yet really to debate and tell this Committee, or indeed tell the House of Commons or the Minister whether they agree, for example, with the two main thrusts of the Hall Report; number one, that the statutory rate, the "crow" rate as it is known, be kept, but not only that; that it be extended to all other farm products and processed products. They have not told us what they are going to tell the trucking association when they go back to an 1897 rate.

• 2035

Mr. Crosbie: You should not bore the Minister like this.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, it seems to me that honourable members opposite would serve this Committee, and the House, and their constituents a great deal more by telling us what they are proposing to do and what their stand is; what their policy is on the many recommendations.

Mr. Forrestall: You are the government.

The Chairman: Order, please!

Mr. McIsaac: We have not heard any, even in Committee.

Mr. Forrestall: That is enough from the Chairman of the DREE committee.

The Chairman: Order, please!

Mr. McIsaac: I am completely amazed why they would put a motion like this.

Mr. Forrestall: That is enough from the Chairman of the DREE committee, Mr. Chairman.

Mr. McIsaac: It is that kind of a smear tactic that we are seeing tonight. They are continuing in their campaign against the Minister, against his efforts, his tremendous efforts with respect to transport and improvements in the grain handling industry in Western Canada.

Mr. Forrestall: Lay it on, Clifford, lay it on.

Mr. McIsaac: Last week we had the member for York-Simcoe, and this week they have extended that to the Minister of Transport. But the going is going to be a good deal tougher, Mr. Chairman. I just wish our honourable friends would show their responsibility. They certainly have not yet, but they have

[Translation]

J'estime qu'il serait inopportun d'inviter actuellement M. le juge Hall, les membres de sa Commission ainsi que le président du comité d'action des chemins de fer des Prairies à comparaître devant le Comité. Il faudrait pour commencer que les membres de l'opposition expliquent quelles sont les recommandations qu'ils récusent et quelles sont celles qui à leur avis exigent de plus amples explications.

Un an après le dépôt du rapport du juge Hall, ils se sont réunis avec lui à Saskatoon pour discuter du contenu du rapport. J'ignore bien entendu les détails de cette discussion. Ils n'ont pas encore discuté de la chose et n'en ont pas parlé au Comité, ni à la Chambre des communes ni même au ministre afin de lui dire, par exemple, qu'ils sont d'accord quant aux deux principales articulations du rapport Hall; premièrement, que le tarif réglementaire, celui qu'on dénomme le tarif du «Pas-du-Nid-de-Corbeau», non seulement soit maintenu mais qu'il recouvre tous les autres produits agricoles et traités. Ils ne nous ont pas laissé savoir ce qu'ils vont dire à l'Association des camionneurs lorsqu'ils reviendront à un tarif datant de 1897.

M. Crosbie: Vous ne devriez pas ennuyer le ministre de la sorte.

M. McIsaac: Monsieur le président, il me semble que nos honorables vis-à-vis rendraient de plus grands services au Comité, à la Chambre et à leurs commettants en nous indiquant ce qu'ils proposent de faire et quelle est leur position; quelle est leur politique quant à ces nombreuses recommandations.

M. Forrestall: C'est vous qui gouvernez.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. McIsaac: Nous n'avons rien entendu d'eux, même en Comité.

M. Forrestall: Nous en avons assez entendu de la part du président du Comité du MEER.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît!

M. McIsaac: Je me demande bien pourquoi ils veulent présenter une telle motion.

M. Forrestall: Nous en avons assez entendu de la part du président du Comité du MEER, monsieur le président.

M. McIsaac: Nous assistons encore ce soir au même genre de tentative de médiance. L'opposition continue à mener une campagne contre le ministre, contre les efforts considérables qu'il a déployés afin d'améliorer la situation du transport dans l'industrie de la manutention des céréales dans l'Ouest du Canada.

M. Forrestall: Allez-y, Clifford, ne lâchez pas!

M. McIsaac: La semaine dernière, le député de York-Simcoe s'est laissé aller à ce genre d'attaque qui, cette semaine vise le ministre des Transports, mais cela va devenir beaucoup plus difficile, monsieur le président. J'aimerais que nos honorables collègues fassent preuve de sens des responsabilités. Ils ne l'ont

[Texte]

ample opportunity to do so. They have delayed and prolonged the bill on CN, out of a number of weeks on that one. Here again tonight, rather than talk transport, rather than discuss what we should be doing, rather than firm recommendations to the Minister on the over-all estimates, or any suggestions they may have, they want to debate whether or not we should bring forward a commission report that was tabled a year and a half ago. They are a year late in the first place.

The Chairman: Thank you, Dr. McIsaac.

Monsieur Roy, voulez-vous parler au sujet de la motion à l'étude?

M. Roy: Oui, monsieur le président.

J'ai reçu le fascicule numéro 30, l'avis de convocation du Comité permanent des transports et des communications. Ce qui signifie qu'on a eu passablement de réunions de ce comité. Il me semble que le geste posé ce soir par les partis de l'opposition est un geste complètement irresponsable, motivé par des fins purement politiques. C'est un geste qui est de nature à retarder l'application de plusieurs recommandations du rapport Hall.

Le rapport a été déposé à la suite de plusieurs audiences publiques auxquelles ont participé les producteurs des Associations des producteurs de céréales de l'Ouest. Cela a fait l'objet de plusieurs discussions, je pense, depuis plusieurs années. Il me semble que l'attitude du parti conservateur est, une fois de plus, un autre geste qui paralyse l'évolution ou l'amélioration du transport des céréales dans l'Ouest. J'espère que les membres de l'opposition sont conscients de l'attitude qu'ils prennent aujourd'hui, ici même, laquelle va à l'encontre du vœu exprimé par plusieurs organismes, plusieurs associations de producteurs de céréales de l'Ouest, qui ont appuyé les modifications proposées dans le rapport Hall.

Je vous soumetts humblement, monsieur le président, que nous devrions revenir à l'ordre du jour le plus tôt possible, conformément à l'avis de convocation que nous avons reçu, pour discuter du budget du ministère des Transports. Étant donné que je suis de la province de Québec, et que des accusations ont été portées par le premier ministre Lévesque lors de l'inauguration d'un service traversier-rail dans la région de Matane, je pense que j'ai aussi des privilèges au sein de ce comité. Nous avons, de ce côté-ci également, des éclaircissements et des informations à recevoir du ministre. L'attitude des membres de l'opposition semble, encore une fois, vouloir paralyser les activités du Comité des transports et des communications et les orienter seulement dans le sens d'une politique tout à fait négative et partisane.

Le président: Merci monsieur Roy.

Mr. Murta.

Mr. Murta: Mr. Chairman, I would like to add frankly . . .

An hon. Member: Question. Question, Mr. Chairman.

Mr. Murta: Just a moment, I just want to make one reply, Mr. Chairman. I can understand possibly Mr. Roy's feeling on the matter. He may not be as well acquainted with the Hall

[Traduction]

certainement pas fait jusqu'à maintenant, mais ils auront toutes les occasions pour le faire. Ils ont retardé et prolongé pendant des semaines les discussions relatives au projet de loi portant sur le CN. Et encore ce soir, plutôt que de parler des transports, que de discuter de ce que nous devrions faire, que de faire des recommandations fermes au ministre, à propos de l'ensemble du budget des dépenses, ou de faire une proposition, quelle qu'elle soit, ils veulent qu'on discute afin de savoir si nous devrions présenter à la Commission un rapport déposé il y a un an et demi. Ils sont déjà un an en retard.

Le président: Merci, monsieur McIsaac.

Mr. Roy, would you like to talk about the motion under consideration?

Mr. Roy: Yes, Mr. Chairman.

I received Issue 30, the notice of meeting of the Standing Committee on Transportation and Communications. This means that we have held a reasonable number of meetings of this Committee. It seems to me that the Opposition's doings tonight are completely irresponsible, motivated for purely political purposes. This behaviour will delay the application of many recommendations of the Hall Report.

This report was tabled after many public hearings attended by the producers of the Western Grain Producers Association. It has given rise to many discussions, I think, for many years. It seems to me that the attitude taken by the Conservative Party, once more, serves to paralyse the evolution or the improvement of the transport of cereal grains in the West. I hope that the Opposition members are conscious of the stance they are taking here today, which goes against the expressed wishes of many organizations, of many Western grain producers associations, who have supported the changes proposed in the Hall Report.

I submit humbly, Mr. Chairman, that we come back to our agenda as soon as possible, pursuant to the notice of meeting that we have received, to discuss the estimates of the Transport Department. Since I am from the Province of Quebec, and that accusations have been made by Premier Lévesque during the inauguration of a railway and ferry system in the Matane region, it is my opinion that I also have privileges as a member of this Committee. Our side also needs clarifications and informations from the Minister. But once more the attitude taken by the members of the Opposition seems to seek to inhibit the work of the Standing Committee on Transport and Communications while directing their interventions in a completely negative and partisan way.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le président, j'aimerais ajouter que franchement . . .

Une voix: Le vote, le vote, monsieur le président!

M. Murta: Un moment, je voudrais répondre à cela, monsieur le président. Je comprends peut-être pourquoi M. Roy a de tels sentiments sur cette question; il se peut en effet qu'il ne

[Text]

Report, and there is good reason why, I suppose, he would not be because he is not from that particular part of the country. But I am shocked at Mr. McIsaac's rather silly outburst because what we are asking them to do . . .

• 2040

Mr. Roy: No, no.

The Chairman: Order, please.

Mr. Murta: What we want to do in this Committee, Mr. Chairman, is to bring Justice Emmett Hall before the Committee for questioning.

Surely to goodness, if democracy around this place means anything at all, there is absolutely nothing wrong in this. Justice Emmett Hall should be allowed to let his opinion be known on his own recommendations and on the recommendations that have been carried on up to this point by the government. What we are asking for is to bring Justice Emmett Hall before the Committee, and to deny that opportunity for the benefit of many people in Western Canada—because we are speaking on behalf of our constituencies, Mr. McIsaac—would be an affront to parliamentary democracy.

This Committee is nothing more than a rubber stamp if we cannot deal with something that is so important to a large part of this country. We might as well go home if this matter cannot be allowed to be brought before the Committee and discussed properly and rationally. It is a shame.

Mr. Mazankowski: You only want your own appointments to be heard.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. Malone.

Mr. Malone: Mr. Chairman, I was not going to speak to this motion but after Mr. McIsaac's remarks I think it is imperative that I make some comment. I think the fundamental reason for asking Justice Emmett Hall to appear before the Committee is the fact that the Minister has never met with him since he tabled his Commission's report.

Mr. Lang: That is not true.

Mr. Malone: Where did you meet with him?

The Chairman: Order, please.

An hon. Member: Are we in the motion?

Mr. Malone: He made the intervention.

So there have been no meetings with Justice Emmett Hall other than maybe something on the telephone. There have been no sit-down talks with the Minister, his staff, with members of this Committee, or in what is considered to be the Magna Carta of the prairie provinces for the grain-moving industry.

If we do not have an opportunity to meet with the Minister, and if his staff have not had frequent correspondence between the champion of that particular report and their ongoing administration, then it seems to me what really is being signalled here is a sense of fear of having Justice Emmett Hall

[Translation]

connaître pas bien le rapport Hall, je suppose qu'il y a de bonnes raisons pour cela. Je suppose qu'il ne peut pas le connaître parce qu'il n'est pas originaire de cette partie du pays. Mais je suis consterné par la diatribe plutôt ridicule que vient de faire M. McIsaac parce que nous demandons . . .

M. Roy: Mais non!

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Murta: Ce que nous voulons faire dans ce Comité, monsieur le président, c'est de faire comparaître le juge Emmett Hall afin qu'il réponde à nos questions.

Il est évident, si la démocratie signifie encore quelque chose ici, qu'il n'y a absolument rien de répréhensible à cela. Le juge Hall devrait avoir l'occasion de faire connaître son avis sur ses propres recommandations et sur les suites que le gouvernement a données à certaines d'entre elles. Ce que nous demandons c'est de faire comparaître le juge Emmett devant le Comité. Or, refuser cette occasion qui pourrait être avantageuse pour bon nombre de gens de l'Ouest, car nous sommes les porte-parole de nos commettants, cela constituerait, monsieur McIsaac, une insulte à la démocratie parlementaire.

Ce Comité n'est rien de plus qu'une assemblée de complaisance si nous sommes incapables de nous occuper des questions qui importent tellement pour une grande partie de notre pays. Nous ferions mieux de rentrer chez nous si on ne veut pas nous permettre d'étudier ces questions en Comité, raisonnablement et de la façon appropriée. C'est une honte.

M. Mazankowski: Vous ne voulez laisser entendre que vos témoins.

Le président: Merci, monsieur Murta.

Monsieur Malone.

M. Malone: Monsieur le président, je n'allais pas aborder cette question mais après avoir entendu les observations de M. McIsaac, je crois qu'il s'impose de faire une remarque. Je crois que la raison fondamentale pour laquelle on demanderait à M. le juge Emmett Hall de comparaître devant le Comité vient du fait que le Ministre ne l'a jamais rencontré depuis que le rapport portant son nom a été déposé.

M. Lang: Ce n'est pas vrai!

M. Malone: Quand l'avez-vous rencontré?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Une voix: Est-ce que nous en sommes à la motion?

M. Malone: C'est lui qui est intervenu.

Il n'a donc pas eu d'entretien avec le juge Emmett Hall, sauf peut-être une petite conversation téléphonique. Il n'y a pas eu de discussion avec le Ministre, son personnel, les membres de ce Comité au sujet de ce qu'on considère être la Grande Charte des provinces des Prairies dans l'industrie du transport des céréales.

Si nous n'avons pas l'occasion de rencontrer le Ministre et si les membres de son personnel n'ont pas eu de contacts fréquents entre le défenseur de ce rapport et leur administration, il me semble alors qu'on décèle ici la crainte de voir le juge Emmett Hall comparaître en Comité. Par ailleurs, à en juger

[Texte]

appear before the Committee. What we have on the other side is a tone that sounds like the government members do not want Justice Emmett Hall to appear, and that tells us quite clearly that they have to be frightened of something that he has there.

Mr. Béchard: Speak for yourself.

Mr. Malone: We have no fear of the person who simply put forward a response that most prairie people have found very palatable. And if this government is going to react to say that they will not hear Justice Emmett Hall who wrote that Hall Commission Report that found great favour in western Canada—irrespective of what the Minister says about some of the larger organizations but who does not get his information from farm people—then I submit what he is really doing is closing off debate out of fear of what is going to be said here. And that is something that signals something very dangerous not only for this Committee but for this parliamentary process.

When Mr. Roy suggested that we were politically motivated or partisan in our attitude, perhaps there is some truth in that because the politics of our constituencies are such that they would want to hear from Emmett Hall throughout Manitoba, Saskatchewan and Alberta. I give this as fair warning to the government members, that if they vote down the opportunity for Emmet Hall to be here, they had better recognize that it is going to be brought up against them in the upcoming election all through the prairies.

And I would say to Mr. McIsaac that if he votes to restrict Emmett Hall from coming here, we will make sure, loud and clear, that he was the one that denied this Committee an opportunity to hear the author of one of the most important documents to Western Canada, and perceived to be one of the most important ones since the WEOC conference which the Liberal government brought forward in, I believe, in 1973. They also failed to listen to that.

Then we have the principal argument, whether the minister wants to accept it as right or wrong, that there should be a Prairie rail authority. The fact is, this Committee ought to have the opportunity to hear the champion of that thought express his ideas relative to the minister's position on the Prairie Rail Action Committee, and we as a committee in charge of transportation ought to be able to hear the two people who are principally professing the different schools of thought; to hear the arguments so that we can make a judicial kind of response to it.

• 2045

I would simply want to close, Mr. Chairman, by saying they can vote however they want, but we will guarantee them that they certainly will be living with the results of that vote if they will not even let us listen to the points of views.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Lang: Mr. Chairman, I suppose I could ask Mr. Malone the same question I asked Mr. Mazankowski. The members keep involving me in their debate.

[Traduction]

au ton utilisé par les députés du parti ministériel, ces derniers ne veulent pas que le juge compare, et on peut donc en conclure qu'ils doivent être effrayés par ce qu'il pourrait dire.

M. Béchard: Vous ne parlez qu'en votre nom.

M. Malone: Quant à nous, nous ne craignons pas la présence de l'homme qui a simplement proposé une solution que la plupart des gens des Prairies considèrent tout à fait acceptable. Et si le gouvernement décide de ne pas entendre M. Hall, l'auteur de ce rapport qui a obtenu beaucoup de succès dans l'Ouest—quoi qu'il ait pu en dire le Ministre à propos de certaines des grandes organisations car il ne reçoit pas ses renseignements des simples agriculteurs—alors je prétends que ce qu'il fait réellement, c'est mettre fin au débat de peur d'entendre certaines interventions. Et je crois que cette attitude est très dangereuse, non seulement pour les travaux de ce Comité, mais également pour tout le processus parlementaire.

Lorsque M. Roy a laissé entendre que les motifs de notre attitude sont partisans, il a peut-être dit vrai, car dans nos circonscriptions, la situation est telle que les gens voudraient entendre parler de M. Emmett Hall partout au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta. Que cela serve d'avertissement aux députés du gouvernement; s'ils refusent, au moyen d'un vote, l'occasion à M. Emmett Hall de comparaître ici, ils verront bien que cela jouera contre eux, lors des prochaines élections, dans toute la région des Prairies.

Quant à M. McIsaac, qu'il sache que s'il vote contre la venue d'Emmett Hall au Comité, nous ferons de notre mieux pour faire savoir qu'il est l'un de ceux qui ont refusé au Comité l'occasion d'entendre l'auteur de l'un des plus importants documents se rapportant à l'Ouest du Canada, et qu'on considère comme un des plus essentiels présentés par le gouvernement, en 1973, je crois, depuis la conférence sur les possibilités de croissance de l'Ouest (WEOC conférence). A l'époque, ils n'avaient pas su être à l'écoute de ce qui avait été dit.

Il y a ensuite l'argument principal, à savoir si le ministre décide que ce soit une bonne chose ou non qu'il y ait une administration pour les chemins de fer des Prairies. Les membres du Comité devraient avoir l'occasion d'entendre le champion de cette cause exprimer ses idées quant à la position du ministre au sujet du Comité d'action pour les chemins de fer des Prairies et nous, en tant que Comité chargé des Transports, devrions pouvoir entendre les deux hommes qui représentent les deux écoles de pensée, écouter leurs arguments, afin que nous puissions répondre de façon judicieuse.

Je terminerai, monsieur le président, en disant qu'ils peuvent voter comme ils voudront, mais nous leur garantissons qu'ils devront certainement vivre selon les résultats de ce vote, s'il ne veulent même pas entendre notre point de vue.

Des voix: Bravo!

M. Lang: Monsieur le président, je suppose que je pourrais poser à M. Malone la même question que j'ai posée à M. Mazankowski. Les membres essaient de m'impliquer dans leurs discussions.

[Text]

Mr. Forrestall: But you are not a member of the Committee, sir. You are a witness in front of this Committee.

The Chairman: Order. I am in the hands of the Committee. If it is agreeable that they hear comments from the minister . . .

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski on a point of order.

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. Chairman. This might pave the way for the minister to say what he has to say.

Mr. Forrestall: And not a very good one at that.

The Chairman: Order, please.

Mr. Forrestall: We have to determine our own course of action.

The Chairman: Please have the courtesy to let Mr. Mazankowski make his comments.

Mr. Forrestall: Run some of your partisans out of here then and let us get on with the business at hand.

An hon. Member: Why do they not clear the room then?

The Chairman: Order, please. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: It seems to me, Mr. Chairman, pretty elementary that this Committee should have these two individuals appear before the Committee. Then we might be able to make up our minds on some of the very pertinent features of Mr. Hall's report, and we can compare the intent and the interpretations as Mr. Hall sees them, with the interpretations that the minister and the head of the PRAC are placing on those recommendations. Then this Committee might be able to decide whether, in all fairness, the recommendations are being carried out and implemented in a fashion that is similar in nature to the thrust and spirit that was advocated by Mr. Hall.

The Chairman: Mr. Nystrom.

Mr. Nystrom: Thank you very much, Mr. Chairman. I will be very brief. I am merely here as a member of the Committee in place of Les Benjamin, who could not be here tonight. One reason he wanted me to come was that he wants very much to see Mr. Justice Hall and Professor Anderson appear before the Committee. We think it is important they come so that members can be enlightened as to the issue of rail-line abandonment, transportation and so on as it pertains to the Prairies. I am sure some of you have read the report, but I am sure all of you have not read the report. I think it is very important that members of this . . .

Mr. Forrestall: Cliff may have read it, but he is the only one over there who has.

The Chairman: Order. Could we have a little decorum, please? The member has listened to other members; let him have his say.

An hon. Member: Let him run the meeting. He wants to run this meeting.

[Translation]

M. Forrestall: Mais vous n'êtes pas membre du Comité, monsieur. Vous êtes un témoin convoqué par le Comité.

Le président: A l'ordre. Je suis entre vos mains. Si vous êtes d'accord pour entendre le ministre . . .

M. Mazankowski: J'invoque le règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski invoque le Règlement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, ceci pourrait amener le ministre à dire ce qu'il a à dire.

M. Forrestall: Et ce n'est pas une très bonne façon.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Forrestall: Nous devons décider de notre propre ligne de conduite.

Le président: De grâce, ayez au moins la courtoisie de laisser M. Mazankowski nous faire part de ses remarques.

M. Forrestall: Faites sortir certains de vos partisans et nous pourrions procéder ensuite aux questions à l'étude.

Une voix: Pourquoi ne fait-on pas évacuer la salle, alors?

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Il me semble assez élémentaire, monsieur le président, que le Comité devrait convoquer ces deux personnes. Nous pourrions ensuite nous faire une idée de certaines questions très pertinentes relatives au Rapport Hall et comparer l'intention et l'interprétation, tel que le conçoit M. Hall, avec l'interprétation que le ministre et le chef du PRAC donnent à ces recommandations. Les membres du Comité pourront ensuite décider si, en toute justice, les recommandations sont appliquées de façon à ce qu'elles soient à la mesure de l'importance et de l'esprit que leur accordait M. Hall.

Le président: Monsieur Nystrom.

M. Nystrom: Merci beaucoup, monsieur le président. Je serai bref. Je remplace ici M. Benjamin qui ne pouvait venir ce soir. Une des raisons pour lesquelles il voulait que je le remplace, c'est qu'il désire beaucoup que le Juge Hall et le professeur Anderson comparaissent devant le Comité. Nous croyons que leur venue est importante afin que les membres puissent mieux comprendre la question de l'abandon des chemins de fer, du transport, etc., dans les Prairies. Je suis sûr que certains parmi vous ont lu le rapport, mais je suis également certain que vous ne l'avez pas tous lu. Il est très important que les membres de ce . . .

M. Forrestall: Cliff l'a peut-être lu, mais il est le seul de ce côté-ci qui l'ait fait.

Le président: A l'ordre. Ne pourrions-nous pas être un peu soucieux du décorum? Le député a écouté les autres membres du Comité, laissez-le maintenant parler.

Une voix: Laissez-le diriger la séance. C'est ce qu'il veut faire.

[Texte]

The Chairman: Mr. Nystrom.

Mr. Nystrom: I think it is very important for this Committee to have a chance to question and listen to Mr. Justice Hall—someone who has written a very good report, a very extensive report. There is also the question of Mr. Anderson, who has been employed by the minister to head up the Prairie Rail Action Committee. I feel it is very important that we should be eliciting information from these people, rather than not trying to elicit information from someone who is an expert. I think it is very useful for all members of the Committee.

Perhaps I could close, Mr. Chairman, with one question to the minister. May I do that?

The Chairman: Only with the agreement of the Committee, Mr. Nystrom. I have others.

Mr. Roy: Two minutes ago . . .

The Chairman: Thank you, Mr. Nystrom. Mr. Roy.

Mr. Forrestall: That is the third time, Mr. Chairman. Am I on the list or am I not on the list? A question of privilege raised some moments ago.

The Chairman: I am sorry, Mr. Forrestall, I did not get your eye. You are on the list now and you will have your turn.

Mr. Forrestall: I did not get your eye.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, vous m'avez donné la parole et je vais utiliser le temps qui m'est alloué très brièvement.

L'avis de convocation numéro 30 nous invite à discuter du budget principal 1978-1979, sous la rubrique Transports . . .

Mr. Forrestall: You will exhaust yourself in a minute, so do not worry about the degree. Go ahead.

M. Roy: Il me semble aussi que nous avons, à l'échelle du Canada, à discuter de beaucoup d'autres problèmes. Je suis sûr que plusieurs députés auraient des questions à poser au ministre . . .

Mr. Forrestall: How come we are not in the middle of an election now that we have all . . .

The Chairman: Order. Please, Mr. Forrestall. Please.

M. Roy: . . . à propos du budget du ministère des Transports.

Le premier ministre Lévesque a porté des accusations en fin de semaine. Il prétend que les Québécois paient des tarifs de 40 p. 100 plus élevés qu'ailleurs au pays. J'aurais aimé, à l'occasion de la discussion du budget principal, en parler avec le ministre.

• 2050

On parle de démocratie . . . Le député de Lisgar prétend être très démocrate! Je pense que l'initiative du ministre d'en appeler à une commission royale d'enquête pour étudier la situation des transports dans l'Ouest confirme jusqu'à quel point nous croyons à la démocratie! Le rapport a été publié après que plusieurs audiences se soient tenues dans l'Ouest dans pratiquement toutes les paroisses, toutes les régions de l'Ouest. Ce rapport a été déposé à la Chambre il y a plusieurs

[Traduction]

Le président: Monsieur Nystrom.

M. Nystrom: Il importe beaucoup que le Comité ait l'occasion de poser des questions et d'entendre le juge Hall, qui a rédigé un très bon rapport, un rapport très complet. Il y a aussi M. Anderson qui a été embauché par le ministre pour diriger le comité d'action des chemins de fer des Prairies. Il est très important, à mon avis, d'obtenir des renseignements de ces messieurs, plutôt que de ne pas chercher à se renseigner auprès des experts. Ce serait très utile pour tous les membres du Comité.

Je pourrais terminer, monsieur le président, en posant une question au ministre. Puis-je la poser?

Le président: Seulement si les membres du Comité sont d'accord, monsieur Nystrom. J'ai encore d'autres noms sur ma liste.

M. Roy: Il y a deux minutes . . .

Le président: Merci, monsieur Nystrom. Monsieur Roy.

M. Forrestall: C'est la troisième fois, monsieur le président. Suis-je sur la liste ou non? Une question de privilège a été soulevé il y a quelques instants.

Le président: Excusez-moi, monsieur Forrestall, je ne vous avais pas vu. Vous êtes sur la liste et vous aurez votre tour.

M. Forrestall: Vous ne m'aviez pas vu.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, you gave me the floor and I will speak very briefly.

The notice of meeting, Issue 30, invited us to discuss the Main Estimates for 1978-79 under the heading—"Transport".

M. Forrestall: Vous allez vous épuiser dans un instant; alors, dans quelle mesure, ne vous inquiétez pas. Allez-y.

Mr. Roy: It seems to me that we have to discuss many other problems at the national level. I am certain that several members have questions for the Minister . . .

M. Forrestall: Comment se fait-il que nous ne soyons pas au beau milieu d'une élection maintenant que nous avons tout . . .

Le président: A l'ordre, monsieur Forrestall, je vous en prie.

Mr. Roy: . . . concerning the budget of the Department of Transport.

Prime Minister Lévesque has made some charges over the weekend. He claims that Quebecers pay tariffs which are 40 per cent higher than elsewhere in Canada. I would have liked, during the debate on the Main Estimates, to have discussed this with the Minister.

We speak of democracy—the member from Lisgar claims to be very democratic! I believe that the Minister's initiative to refer the matter to a Royal Commission of inquiry in order to study the transport situation in the West, shows how much we believe in democracy! The report was published after many hearings were held in the West and in nearly all the parishes in the Western provinces. This report was tabled in the House a few months ago. It was also the subject of other hearings after

[Text]

mois. Il a fait l'objet aussi de d'autres audiences après sa déposition... Il me semble que, sur le plan de la démocratie, l'initiative d'avoir convoqué cette commission est justement la confirmation d'un geste démocratique.

Ma suggestion, monsieur le président, est la suivante: Ne pourrions-nous pas, considérant l'importance de ce rapport-là et la discussion qui pourrait suivre au sein de ce Comité, suivre l'ordre du jour suggéré dans l'avis de convocation à savoir, discuter du Budget principal sous la rubrique, Transports? Ensuite, nous pourrions peut-être inviter le juge Hall à discuter de choses hors du budget?

Il me semble que si nous commençons à inviter des témoins dans le cadre de notre programme pour l'étude du budget principal, nous en aurons beaucoup à convoquer! Je vous laisse, monsieur le président, apprécier le fait que si nous commençons à inviter des témoins à venir comparaître lors de l'étude du budget principal, alors que le temps alloué est très limité, nous allons me semble-t-il faire injure au sens démocratique des parlementaires assis autour de cette table, quel que soit le parti qu'ils représentent.

Le président: Merci, monsieur Roy.

An hon. Member: Hear, hear.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, just a comment.

The Chairman: Dr. McIsaac.

Mr. McIsaac: Just a point in response to the member for Lisgar. He said that it was an affront to parliamentary democracy not to have Mr. Justice Hall and some of the members of his commission appear, but it seems to me it is an affront to this Committee. Members opposite are derelict in their duty if this is all they are prepared to do with their time instead of debating the substance of the report itself. I do know that my hon. friend from Vegreville, for example, was one member opposite who did appear before the committee, so he did follow that committee, its hearings and everything else. I am not sure, perhaps some others did.

Some hon. Members: So did I.

Mr. McIsaac: So they have been very much involved in that regard. You know, it really strikes me as very odd and very unusual that many months, I think a year or more, eight to ten months, after the report came out they decided to go and see Mr. Justice Hall and ask some of his fellow commissioners... Perhaps none, I do not know; but I heard them say in the House that they did see Mr. Justice Hall, and that is commendable. But 12 months or better after the report came down, they get excited at this late date and at this late stage with regard to bringing the commission in front of the Committee. They have had a year to put forward some of their own reactions to the many recommendations, and there were very many in that report. There has been excellent public reaction.

An hon. Member: Right.

Mr. McIsaac: We have yet to have a reaction from this great bastion of democracy in western Canada, the Conservative Party. We have yet to get a positive reaction to anything that was in that report or the implications it has for western Canada.

[Translation]

it was tabled—democracywise, I believe that this initiative for a Royal Commission is certainly the confirmation of a democratic endeavour.

My suggestion, Mr. Chairman, is as follows: Would it not be possible, because of the importance of this report and the discussion that could follow in Committee, to follow the agenda on the notice of meeting, which is the discussion on the Main Estimates under the heading, Transport? Then, we could perhaps invite Justice Hall to discuss things which are outside the budget.

I believe that if we start inviting witnesses inside our agenda calling for a study of the Main Estimates, we would have to invite very many. Mr. Chairman, I will let you appreciate the fact that if we start inviting witnesses to this Committee during the study of the Main Estimates, taking into account that our time is very limited, we would do a wrong to the democratic sense of the members of Parliament sitting around this table, to whatever party they belong.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy.

Une voix: Bravo!

M. McIsaac: Monsieur le président, je n'ai qu'une remarque à faire.

Le président: Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: Je voudrais répondre au député de Lisgar. Il a dit que c'était faire injure à la démocratie parlementaire de ne pas convoquer le juge Hall et certains des membres de la Commission, mais il me semble que c'est faire un affront à ce Comité. Les membres de l'Opposition manquent à leur devoir si c'est là tout ce qu'ils veulent faire de leur temps au lieu de discuter la teneur même du rapport. Je sais que le député de Vegreville, par exemple, était un des députés de l'Opposition qui a comparu devant le Comité. Par conséquent, il a suivi ce Comité, ses audiences et tout le reste. Je ne suis pas certain que d'autres l'aient fait.

Des voix: Je l'ai fait moi aussi.

M. McIsaac: Par conséquent, ils ont suivi de très près tout ce qui s'est déroulé. Cela me frappe comme étant très curieux et inhabituel que bien des mois, que dire, au moins un an après que le rapport ait été déposé, qu'ils décident de voir le juge Hall et demandent à certains des autres commissaires... je ne sais pas, peut-être qu'ils n'en ont pas vus, mais je les ai entendu dire à la Chambre qu'ils avaient rencontré le juge Hall et c'est à leur honneur. Mais douze mois ou plus après le dépôt du rapport, ils s'énervent maintenant pour convoquer la commission devant le Comité. Ils ont eu un an et plus pour faire connaître leurs propres réactions à ces nombreuses recommandations, et il y en avait beaucoup dans ce rapport. La réaction du public a été excellente.

Une voix: C'est bien vrai.

M. McIsaac: Il nous reste encore à connaître la réaction de ce fameux bastion de la démocratie dans l'Ouest du Canada qu'est le parti conservateur. Il nous reste encore à connaître la réaction positive à ce que comportait ce rapport, à sa portée sur l'Ouest du Canada.

[Texte]

Mr. Forrestall: I still think that since you appointed him, why not bring him here to defend himself? What is the matter? What are you afraid of?

The Chairman: Order, please.

Mr. McIsaac: He does not need any defence. The report is now the property of the government and Parliament . . .

Mr. Forrestall: I am getting just a little uptight with this, Mr. Chairman.

Mr. McIsaac: . . . and it is here for this Committee to debate and to look at.

The Chairman: Order, please.

Mr. McIsaac: That has been traditional, Mr. Chairman: the report is the property of Parliament and it is up to this Committee to study the report. There is no difficulty whatsoever.

Mr. Mazankowski: Over a year has passed.

Mr. Murta: That is exactly what we are asking.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, I suggest that we get on with the motion, that we vote down the motion and get on with studying the contents of the report or any other estimates, or any other suggestions we have.

The Chairman: Mr. Oberle.

An hon. Member: You just blew it, my friend.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, I think it is probably noteworthy to look at the members of the Committee tonight. I do not want to be partisan here, but it is a fact that on the side of those who argue against this motion there is one person from the Prairies, one person from New Brunswick and probably seven or eight persons from the province of Quebec.

• 2055

Mr. Roy: Newfoundland.

Mr. Oberle: Newfoundland.

Mr. Roy: We are not splitting the country.

Mr. Oberle: Newfoundland, all right. No, we are not splitting the country.

The Chairman: Order.

Mr. Oberle: But I would say, through you, Mr. Chairman, that the members on this side of the House have, of course, read the report because it means a lot to them; it means a lot to their constituents and the future of farming and the transportation industry in western Canada. It is for that reason that we need Mr. Justice Emmett Hall and Mr. Anderson before this Committee to clarify and enlarge on some of the very important points he has made.

Mr. Roy: After the budget.

Mr. Oberle: Then the member for the Prairies tells us that we have not responded positively or any other way to the report. We have demanded the implementation of the report, every aspect of it, from the Minister and the government ever since it was tabled and, of course, those things are coming slowly.

[Traduction]

M. Forrestall: Je répète que puisque vous l'avez nommé, pourquoi ne pas le convoquer ici pour qu'il se défende? Qu'est-ce qui se passe? De quoi avez-vous peur?

Le président: A l'ordre.

M. McIsaac: Il n'a pas besoin de se défendre. Le rapport est maintenant entre les mains du gouvernement et du Parlement . . .

M. Forrestall: Tout cela commence à m'énerver monsieur le président.

M. McIsaac: . . . vous l'avez ici et le Comité peut en discuter, l'examiner.

Le président: A l'ordre.

M. McIsaac: C'est ce qu'on a toujours fait, monsieur le président: le rapport est maintenant entre les mains du Parlement et c'est au Comité de l'étudier. Il n'y a aucun problème.

M. Mazankowski: Plus d'un an s'est écoulé.

M. Murta: C'est exactement ce que nous demandons.

M. McIsaac: Monsieur le président, je propose que nous donnions suite à cette motion, que nous la rejetions et continuions d'étudier la teneur du rapport ou le budget, ou ce que vous voudrez bien suggérer.

Le président: Monsieur Oberle.

Une voix: Vous avez manqué votre chance mon ami.

M. Oberle: Monsieur le président, il voudra probablement la peine de voir qui sont les membres du Comité ce soir. Je ne veux pas faire montre d'esprit partisan, mais il faut noter que parmi ceux qui s'opposent à la motion, il y en a un des Prairies, un du Nouveau-Brunswick et sept ou huit du Québec.

M. Roy: Terre-Neuve.

M. Oberle: De Terre-Neuve.

M. Roy: Nous ne sommes pas en train de diviser le pays.

M. Oberle: Bon, bon, Terre-Neuve. Non, nous ne divisons pas le pays.

Le président: A l'ordre.

M. Oberle: Je dois tout de même dire, monsieur le président, que les députés de notre parti ont lu le rapport car ils y attachent beaucoup d'importance. Ce document représente beaucoup pour leurs commettants de même que pour l'avenir de l'agriculture et des transports dans l'ouest du Canada. C'est pourquoi il faut que le juge Emmett Hall et M. Anderson comparaissent devant le comité pour expliquer certaines des recommandations importantes.

M. Roy: Après l'étude du Budget.

M. Oberle: Et puis, le député des Prairies vient nous dire que nous ne nous sommes pas prononcés sur le rapport. Pourtant, nous avons exigé l'application de toutes les recommandations auprès du ministre et du gouvernement depuis le dépôt du rapport. Et, bien entendu, tout se fait très lentement.

[Text]

Mr. Chairman, there is one more point I would like to make. I think we have probably been a little impolite to the Minister, our witness here tonight, by not allowing him to enter into the debate and to speak. It is for that reason, and since he is also a westerner, that I would like him to state right now to the Committee whether or not he is in favour or would permit Mr. Justice Emmett Hall to appear before the Committee, because that is very important for us to know.

Mr. Roy: Mr. Chairman, a point of order.

The Chairman: Mr. Roy, on a point of order.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, am I on that list for a question of privilege, or am I not?

Mr. Roy: It is on a question of privilege if you want it.

Mr. Forrestall: No way. I have been listening to you all night.

Mr. Roy: Another member mentioned that he wants to hear the Minister . . .

Mr. Forrestall: You have been heating your gums about nothing.

Mr. Roy: . . . and you, my friend . . .

Mr. Forrestall: Let us get on with it.

Mr. Roy: . . . just three minutes ago you proposed that the Minister make a statement.

Mr. Forrestall: I did not, I opposed that . . .

Mr. Roy: A member of your own party asked the Minister . . .

Mr. Forrestall: . . . and if the Chairman will hear me, you will hear what I have to say.

Mr. Roy: . . . to make a statement. At that time you mentioned that the Minister was not a member of this Committee.

Mr. Forrestall: He is not a member of this Committee at all.

Mr. Roy: I make a suggestion. Mr. Chairman. The statement made by Oberle from Vancouver . . . he made a statement against the unity of Canada. As a member of Parliament I am interested in discussing the budget dealing with transport problems. I am prepared to discuss this budget and to postpone the witnesses until after the budget. That is my suggestion.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. Mr. Forrestall.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, we will go along with that suggestion if indeed . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Oberle: . . . the Committee rules to have Mr. . . .

The Chairman: Order, please. Mr. Forrestall.

An hon. Member: It is in the budget.

The Chairman: Order!

An hon. Member: We will go along with that.

The Chairman: Order, please, gentlemen. Mr. Forrestall, please.

Mr. Forrestall: I am glad you brought this rabble to some level of sanity. My question of privilege, which I attempted to raise a bit earlier, was that in fact the Minister is here in a very proper situation but he is not a member of this Committee. Mr. Roy is right in one sense . . .

[Translation]

J'aimerais dire encore une chose. Nous avons peut-être été impolis à l'égard du ministre, notre témoin ce soir, en ne lui permettant pas d'intervenir dans le débat. C'est pourquoi, comme lui aussi vient de l'Ouest, j'aimerais qu'il déclare immédiatement au comité s'il est en faveur ou non de la comparution du juge Emmett Hall devant le comité car il nous faut le savoir.

M. Roy: Monsieur le président, j'invoque le règlement.

Le président: M. Roy invoque le règlement.

M. Forrestall: Monsieur le président, pourrais-je avoir la parole pour une question de privilège, oui ou non?

M. Roy: Si vous voulez, c'est une question de privilège.

M. Forrestall: Jamais de la vie. Je vous ai écouté toute la soirée.

M. Roy: Un autre député a dit vouloir entendre le ministre . . .

M. Forrestall: Vous parlez pour ne rien dire.

M. Roy: . . . et vous, mon ami . . .

M. Forrestall: Continuons.

M. Roy: . . . il y a à peine trois minutes, vous avez proposé que le ministre fasse une déclaration.

M. Forrestall: Pas du tout, je m'y suis opposé . . .

M. Roy: Un député de votre propre parti a demandé au ministre . . .

M. Forrestall: . . . et si le président veut bien me donner la parole, vous allez entendre ce que j'ai à dire.

M. Roy: . . . de faire une déclaration. A ce moment-là, vous avez signalé que le ministre n'était pas membre du comité.

M. Forrestall: Il n'est pas membre de ce comité.

M. Roy: J'ai fait une suggestion. Monsieur le président, la déclaration faite par Oberle de Vancouver s'oppose au concept de l'unité canadienne. En tant que député, je veux discuter des prévisions budgétaires concernant les transports. Je suis prêt à discuter du Budget et à reporter la comparution des témoins après cette étude. Voilà ma suggestion.

Le président: Merci, monsieur Roy. Monsieur Forrestall.

M. Oberle: Monsieur le président, nous sommes d'accord quant à cette suggestion si vraiment . . .

Le président: A l'ordre.

M. Oberle: . . . le comité décide de convoquer . . .

Le président: A l'ordre. Monsieur Forrestall.

Une voix: C'est dans le Budget.

Le président: A l'ordre!

Une voix: Très bien.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, messieurs. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je suis heureux que vous fassiez arrêter cette folie. Voici la question de privilège que je voulais soulever tout à l'heure. En fait, le ministre est ici parce qu'il a été invité et non parce qu'il est membre du comité. M. Roy a raison d'une façon . . .

[Texte]

Mr. Crosbie: We will let him be a member next year.

Mr. Forrestall: ... that we are not here debating whether or not the Minister has competency or whether or not he has our confidence. That is not what we are here for at all. Mr. Chairman, there are several things in connection with Mr. Justice Emmett Hall and his appearance before this Committee which I think bear some consideration by the members opposite. The first very obvious and most significant one is why is it that the members opposite will not let the author of this report, who was in fact their own appointee, come before this Committee to answer some questions and shed some further light on the matter.

The second thing is that as somebody from eastern Canada, I consider very important the fact that he does come, because surrounding the implications of his report and the importance of it to the western economy lies the whole question of whether or not we in eastern Canada might not find some merit in pursuing this route, the route of a commissioner of Mr. Justice Hall's eminence and competency to look into and inquire into freight matters in eastern Canada. So it is doubly important for us to have an opportunity to hear further from Mr. Justice Hall with regard to his views, the elaboration on certain points that he has had to make.

Mr. Chairman, the question in front of us is a simple one and perhaps we could vote on it. I note with some respect the capacity of the government benches to hustle up their troops. They now have a majority so it is academic, and then we will get on to other motions.

Mr. Harquail: How about you?

An hon. Member: We have more than we need.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, in response to that, some of you over there are itinerants—you come and go as and when required. Mr. Chairman, it continues to amaze me that the members opposite are so reluctant to hear Justice Hall, to explore in some depth. I cannot help but wonder why and, as my colleague, Arnold Malone, indicated to you a moment or two ago, those of you who vote against the hearing of Justice Hall probably will live to regret it.

• 2110

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Nystrom: Especially in Newfoundland.

Mr. Forrestall: For, Mr. Chairman, those opposite, it matters not a whit's damn because, with one exception, not one of them is from western Canada.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Hear, hear!

Mr. Forrestall: I find it doubly amusing and of some considerable ...

Mr. Harquail: Where are you from, Mike? What part of the Prairies are you from?

Mr. Forrestall: ... bafflement as to why the Minister himself will not permit Mr. Justice Hall to appear. I simply repeat that I want the opportunity to discuss with Mr. Justice

[Traduction]

M. Crosbie: L'an prochain on lui permettra d'être membre.

M. Forrestall: ... puisque nous ne sommes pas ici pour discuter de la compétence du ministre ni de la confiance que nous avons ou n'avons pas en lui. Nous ne sommes pas du tout ici pour cela. Monsieur le président, j'aurais plusieurs choses à dire au sujet du juge Emmett Hall et de sa comparution devant notre comité et je pense que cela devrait faire réfléchir des députés de l'autre côté. La première chose, et non la moindre, c'est la raison pour laquelle les députés de l'autre parti ne veulent pas laisser comparaître devant notre comité l'auteur du rapport, choisi par eux d'ailleurs, pour répondre à certaines questions et peut-être ainsi apporter quelques mises au point.

De plus, comme je suis de l'est du Canada, je trouve très importante sa comparution car découvrir toutes les repercussions de son rapport sur l'économie de l'Ouest nous permettra de savoir si les gens de l'est du Canada pourront tirer parti de cette formule, c'est-à-dire demander à un commissaire aussi éminent et compétent que le juge Hall d'étudier les problèmes de transports dans l'est du Canada. Il est donc doublement important pour nous d'avoir l'occasion d'interroger à nouveau le juge Hall afin de connaître ses opinions et de nous faire expliquer avec plus de détails certaines de ses recommandations.

Monsieur le président, la question que nous devons régler est très simple et peut-être pourrions-nous passer au vote. Je suis émerveillé de voir la facilité avec laquelle le parti au pouvoir a pu rallier ses troupes. Il est maintenant majoritaire; nous en sommes donc quitte pour un exercice de rhétorique et nous passerons à d'autres motions.

M. Harquail: Et vous?

Une voix: Nous en avons plus qu'il ne nous en faut.

M. Forrestall: Je vous répondrai que certains d'entre vous sont des itinérants qui vont et viennent d'après les besoins. Monsieur le président, cela m'étonne encore que les députés d'en face aient autant de réticence à entendre le juge Hall, à étudier un peu plus attentivement le rapport. Je ne peux pas m'empêcher de me demander pourquoi et, comme l'a dit mon collègue Arnold Malone il y a quelques instants, ceux qui vont voter contre la comparution du juge Hall le regretteront sans doute.

Des voix: Bravo!

M. Nystrom: Surtout à Terre-Neuve.

M. Forrestall: Car, monsieur le président, nos vis-à-vis s'en fichent éperdument parce que, à une exception près, aucun d'entre eux ne vient de l'Ouest du Canada.

M. Baker (Gander-Twillingate): Bravo!

M. Forrestall: Je trouve à la fois amusant et pas mal ...

M. Harquail: D'où venez-vous, Mike? De quelle région des Prairies venez-vous?

M. Forrestall: ... étonnant que le ministre lui-même n'autorise pas le juge Hall à comparaître. Je veux avoir l'occasion de discuter avec le juge Hall de son rapport car l'objet de ce

[Text]

Hall his report because the principle of his report, the reason for it and its consequences have enormous consequences on eastern Canada. The denial of that, in response to the Minister's request that you support him down the line blindly, is not serving this Committee, Canada or Canadians.

Mr. Chairman, to carry on this futile debate in the atmosphere in which we are discussing it right now, is a discourtesy to this Committee and a discourtesy to our witness. Perhaps we should have the vote, resolve it in the manner in which the Minister wants it resolved and in the manner in which it will be resolved because the puppets are now here in full strength.

Perhaps we can get on to the motion and the ruling of the Chair in respect of the previous question, and then, with due respect, Mr. Chairman, I have another motion that I would like to introduce.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall.

Mr. Oberle had asked for a comment from the Minister, but as you know, we need agreement from the Committee before that is . . .

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Is that agreed?

An hon. Member: Question.

The Chairman: Mr. Lang.

Mr. Lang: Mr. Chairman, thank you very much.

Since members continually referred to me, I am delighted to have this opportunity to . . .

Mr. Forrestall: I am sorry . . .

Mr. Lang: . . . say a word or two . . .

Mr. Forrestall: . . . Mr. Chairman, I want . . .

The Chairman: Order.

Mr. Forrestall: . . . some ruling on my question of privilege. The Minister is a guest here this evening, an invited guest, as a witness, and he is not to participate in the proceedings . . .

Mr. Lang: Even as an ordinary member of Parliament, I can speak.

Mr. Forrestall: Then, go down there and sit, sir, where you belong.

The Chairman: Order.

Mr. Forrestall: That was the intent of our motion.

Mr. Lang: If you like.

Mr. Forrestall: Yes, I would love it, so would Canadians.

The Chairman: Order.

Mr. Forrestall: So would Canadians.

The Chairman: Order, please. We need agreement of the Committee if the Minister is to intervene. I thought we had general agreement . . .

Mr. Forrestall: We do not have general agreement. He can intervene at a later stage and under the right procedures. Right now we are talking about a procedural matter that is in front of us and there is a motion.

The Chairman: I am sorry, there is no agreement . . .

[Translation]

dernier et les principes qui y sont énoncés auront d'énormes répercussions sur l'Est du Canada. Refuser cela parce que le ministre vous a demandé de l'appuyer aveuglément jusqu'au bout, ce n'est pas servir le Comité, le Canada, ni les Canadiens.

Monsieur le président, tenir un débat aussi futile dans une telle ambiance, c'est un manque de courtoisie à l'égard du Comité et de notre témoin. Peut-être devrions-nous passer au vote en réglant la question d'après les souhaits du ministre grâce à toutes ces marionnettes qui sont ici en force.

Ensuite nous pourrions passer à la motion et à la décision du président au sujet de la question précédente. Ensuite, monsieur le président, je voudrais, si vous le permettez, présenter une autre motion.

Le président: Merci, monsieur Forrestall.

M. Oberle voulait que le ministre donne son opinion mais, vous le savez bien, il nous faut le consentement unanime du Comité pour que . . .

Des voix: D'accord.

Le président: D'accord?

Une voix: Le vote.

Le président: Monsieur Lang.

M. Lang: Merci bien, monsieur le président.

Puisque les membres ont constamment fait allusion à moi, je suis ravi d'avoir l'occasion de . . .

M. Forrestall: Je suis désolé . . .

M. Lang: . . . dire quelques mots . . .

M. Forrestall: . . . monsieur le président, je veux . . .

Le président: A l'ordre.

M. Forrestall: . . . que vous rendiez une décision sur ma question de privilège. Le ministre est un invité ici ce soir, un témoin, qui n'est pas censé participer aux délibérations . . .

M. Lang: Je peux prendre la parole en tant que simple député.

M. Forrestall: Alors allez vous asseoir là, à votre place.

Le président: A l'ordre.

M. Forrestall: Voilà le but de notre motion.

M. Lang: Si vous voulez.

M. Forrestall: J'en serais ravi, comme tous les Canadiens.

Le président: A l'ordre.

M. Forrestall: Comme tous les Canadiens.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Il faut le consentement unanime du Comité si vous voulez que le ministre intervienne. Je croyais que l'on avait obtenu ce consentement . . .

M. Forrestall: Il n'y a pas unanimité conformément au Règlement. Il pourra faire une intervention plus tard. Nous sommes en train de régler une question de procédure et une motion a été déposée.

Le président: Je suis désolé, il n'y a pas consentement unanime . . .

[Texte]

Mr. Forrestall: The Minister is not a member of this Committee.

The Chairman: There is no agreement. If there are no other comments, we will . . .

Mr. Oberle: Mr. Chairman, it was a question, not a statement, I asked of the Minister, a simple question on whether or not . . .

The Chairman: The laws are specific. We need agreement of the Committee. If you can get unanimous agreement, the Minister is willing to respond.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Is it agreed?

An hon. Member: Where is democracy?

The Chairman: It is agreed?

An hon. Member: Agreed.

Mr. Forrestall: No, Mr. Chairman, I am sorry, it is not agreed at this stage of our proceedings.

The Chairman: I am sorry, it is not agreeable . . .

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Where is democracy, Mr. Chairman?

The Chairman: If it is not agreed, we will vote on the motion, and I will read it once again for the . . .

Mr. Béchard: On a point of order—

Le président: Monsieur Béchard.

M. Béchard: J'ai soulevé un point d'ordre tout à l'heure, et vous m'avez dit que vous alliez faire vérifier les règlements. J'aimerais savoir à quel règlement vous faites référence.

Si j'insiste, c'est que celui qui veut diriger les débats, le député de la Nouvelle-Écosse, mon ami, Mike Forrestall, a dit tout à l'heure que mon intervention était totalement inutile. En bien nous avons l'image et une fois de plus la preuve, monsieur le président, du peu de cas que les conservateurs font à la deuxième langue officielle qu'est le français, ici, au Canada, et du peu de cas qu'ils font de ceux qui la parlent.

Le président: Merci, monsieur Béchard.

Mr. Forrestall: Oh, I am sorry.

Le président: Monsieur Béchard.

Selon le Règlement, des motions ont été présentées à la Chambre, dans une ou l'autre des langues officielles et dans les deux langues, dans un esprit de courtoisie et de tradition à l'égard des députés de la Chambre.

Dans le volume *Beauchesne's Parliament Rules and Forms, Fourth Edition*, on page 486, section 133 states that:

Either the English or the French Language may be used by any Person in the Debates of the Houses of Parliament of Canada and of the House of the Legislature of Quebec—

M. Béchard: Monsieur le président, j'aimerais que vous me disiez à quand remonte cette édition de *Beauchesne*?

Mr. Forrestall: They are just no good in English only at times like this.

[Traduction]

M. Forrestall: Le ministre ne fait pas partie du Comité.

Le président: Il n'y a pas consentement. S'il n'y a pas d'autres observations, nous allons . . .

M. Oberle: Monsieur le président, je posais une question au ministre; je ne lui ai pas demandé de faire une déclaration. Je lui ai simplement demandé si oui ou non . . .

Le président: Le Règlement précise bien qu'il nous faut le consentement unanime du Comité. Si nous arrivons à l'obtenir, le ministre est disposé à vous répondre.

Des voix: D'accord.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Une voix: C'est ça la démocratie?

Le président: Êtes-vous d'accord?

Une voix: D'accord

M. Forrestall: Non, monsieur le président, je suis désolé, mais il n'y a pas consentement unanime en ce moment.

Le président: Je suis désolé, mais si vous n'êtes pas d'accord . . .

M. Baker (Gander-Twillingate): Ou est l'esprit démocratique, monsieur le président?

Le président: Si vous n'êtes pas d'accord, nous allons passer au vote sur la motion que je vais vous lire à nouveau pour . . .

M. Béchard: J'invoque le Règlement . . .

The Chairman: Mr. Béchard.

Mr. Béchard: Earlier, I made a point of order and you told me that you would be checking on the rules. I would like to know which rule you had in mind.

If I insist, it is because the one who wants to lead the debate, my friend, Mike Forrestall, member from Nova Scotia, said a while ago that my comment was totally useless. Once again, Mr. Chairman, we have the clear image as well as the proof that the Conservatives care little about the second official language of Canada, that is, French, and about those who speak it.

The Chairman: Thank you, Mr. Béchard.

M. Forrestall: Pardonnez-moi.

The Chairman: Mr. Béchard.

According to the rules, motions have been tabled in the House in either official language and in both languages in a spirit of courtesy and tradition.

Dans la quatrième édition du précis de procédure parlementaire de Beauchesne, à la page 502, article 133, il est dit que:

Dans les Chambres du Parlement du Canada et de la Législature du Québec, chacun pourra, dans les débats, faire usage de la langue anglaise ou de la langue française;

Mr. Béchard: Mr. Chairman, could you tell me when was this Beauchesne edition published?

M. Forrestall: Les motions ne semblent jamais acceptées en anglais, seulement dans des cas pareils.

[Text]

Mr. Bécharde: Who? Do not name me. Ce livre a-t-il été publié avant l'adoption de la Loi sur les langues officielles ou après?

Le président: La quatrième édition de *Beauchesne* a été publiée en 1958.

M. Bécharde: 1958! Alors, il serait temps que cela soit changé et qu'on ait une autre interprétation de ces règlements-là. On nous avait dit, monsieur le président, que vous nous citiez un article—

Mr. Forrestall: Well, about whom were you making that comment about respect for the two official languages?

Mr. Bécharde: I am not talking to you. I am talking to the Chairman.

The Chairman: Order, please.

Mr. Forrestall: My apologies, but if you were talking about me, I will speak to . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Bécharde: You speak after.

Le président: Monsieur Bécharde, voulez-vous invoquer le Règlement?

Mr. Forrestall: Yes, we will do it on the floor of the House of Commons, if you like, too.

M. Bécharde: On nous avait dit que vous citiez un article du Règlement. Ce n'est pas un article du Règlement; c'est une interprétation de M. Beauchesne. Je m'incline à regret, mais . . .

Mr. Forrestall: You hear me, loud and clear.

Le président: C'est le mieux que je puisse faire pour le moment, monsieur Bécharde. Je vous remercie de votre intervention. Monsieur Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, on a point of clarification, if I can call it that. It is a call for democracy. It seems to me that all the committee members here want to let the Minister reply to accusations that have been made.

Mr. Forrestall: Oh, come on.

Mr. Roy: It seems to me that if Mr. Forrestall refused . . .

Mr. Baker (Gander-Twillington): Hear, hear. He did.

Mr. Roy: . . . to let the Minister make a reply on this motion and give us an indication on this . . .

The Chairman: Order, order, please.

Mr. Roy: Mr. Chairman, on a question of privilege, it seems to me that democracy has worked in the committee meeting here. And if Mr. Oberle is ready— Mr. Oberle is a member of the same party—to ask the Minister to make a motion . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Roy: . . . to debate, to make a comment on it and Mr. Forrestall refused, and . . .

Le président: Monsieur Roy, à l'ordre, s'il vous plaît.

La situation tourne au désordre . . .

Mr. Forrestall: I did.

Mr. Roy: On a question of privilege, Mr. Chairman. When Mr. Oberle has asked the Minister to make a statement, or to reply to some accusations and to make a point of clarification

[Translation]

M. Bécharde: Quoi? Ne m'interrompez pas. Was this book published before or after the Official Languages Act was passed?

The Chairman: The fourth edition of Beauchesne's was published in 1958.

Mr. Bécharde: 1958! Then, it should be altered, we need a new interpretation of those rules. We were told, Mr. Chairman, that you were quoting a section . . .

M. Forrestall: A qui vous adressiez-vous lorsque vous faisiez votre remarque à propos des deux langues officielles?

M. Bécharde: Je ne vous parle pas, je parle au président.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. Forrestall: Veuillez m'excuser, mais si vous parliez de moi, je répondrai . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. Bécharde: Vous parlerez après.

The Chairman: Mr. Bécharde, do you have a point of order?

M. Forrestall: Oui, si vous voulez, nous reprendrons ce débat à la Chambre des communes également.

Mr. Bécharde: We were told that you were quoting a section of the rules. This is not a section of the rules, it is an interpretation by Mr. Beauchesne. I accept your ruling with regret, but . . .

M. Forrestall: Vous m'entendez très bien.

The Chairman: This is the best I can do for the time being, Mr. Bécharde. I thank you for your remark. Mr. Roy.

M. Roy: Monsieur le président, je voudrais un éclaircissement. En effet, on invoque la démocratie et il me semble que tous les membres du Comité, ici, veulent que le ministre réponde aux accusations qui ont été portées contre lui.

M. Forrestall: Oh, allons!

M. Roy: Or, si M. Forrestall a refusé . . .

M. Baker (Gander-Twillington): Bravo! C'est vrai.

M. Roy: . . . de laisser le ministre répondre au sujet de cette motion et de nous dire . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. Roy: Monsieur le président, c'est une question de privilège; il me semble que jusqu'ici, l'esprit de démocratie existait au sein de ce Comité. Si M. Oberle est prêt à demander au ministre de proposer . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît!

M. Roy: . . . de débattre ou de faire une remarque, et que M. Forrestall le refuse, alors que . . .

The Chairman: Mr. Roy, order, please!

Confusion is . . .

M. Forrestall: Oui.

M. Roy: Une question de privilège, monsieur le président. Lorsque M. Oberle a demandé au ministre de faire une déclaration, ou de répondre à certaines des accusations et

[Texte]

concerning the report, why does Mr. Forrestall of the same party refuse to let the Minister make a reply?

Mr. Neil: You do not have to worry about that.

The Chairman: Order.

Mr. Roy: It seems to me there should surely be a consensus in your own party.

The Chairman: Order, please.

Monsieur Roy, à l'ordre, s'il vous plaît. Le Règlement dit que ça prend le consentement unanime des membres du comité pour permettre aux témoins de répondre, et on ne l'a pas eu. Cela fait que...

Mr. Roy: Only one member, Mr. Forrestall: it is you.

Le président: S'il vous plaît, monsieur Roy.

Monsieur Harquail.

Mr. Forrestall: Could I respond to that, Mr. Chairman?

Mr. Harquail: Mr. Chairman, the difficulty you are placed in as Chairman when you entertain spontaneous motions that are not properly presented is abundantly clear as was brought out by the...

Mr. Murta: Oh, now, that is not correct.

The Chairman: Order, please. That motion was well accepted, it was in order and it was in agreement, Mr. Harquail; do not attack the subcommittee. This was a general agreement of the subcommittee and it was read out here and agreed.

Some hon. Members: Right.

The Chairman: You did not participate at that meeting and I do not believe it is fair to question those members of the subcommittee who made this decision.

Mr. Harquail: I think, Mr. Chairman, you would also agree with the committee that what is discussed at the steering or subcommittee remains to be discussed by the full committee before you people decide what you are going to do.

The Chairman: That is what we are doing right now.

Mr. Harquail: That is democracy as well.

The Chairman: We are doing that.

Mr. Harquail: And I would just conclude by saying that if this motion were ever to be voted on and if it ever were to succeed, I would hope that we would not treat any incoming or new witnesses the way we have been dealing with the witness we have before us this evening.

An hon. Member: Hear, hear!

The Chairman: Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, my intervention earlier in denying unanimous consent as requested by yourself with respect to the Minister replying has nothing to do with my respect for the Minister and his right to be here. Indeed, he is an invited guest of this committee. But it has everything to do with that. I am not denying him an opportunity to speak for himself. He is quite competent to do that.

Some hon. Members: Hear, hear!

[Traduction]

d'éclaircir sa position à propos du rapport, pourquoi M. Forrestall, qui appartient au même parti, refuse-t-il de laisser le ministre répondre?

M. Neil: Ne vous inquiétez pas de cela.

Le président: A l'ordre!

M. Roy: Il me semble qu'au moins votre parti pourrait s'entendre.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît!

Mr. Roy, order, please! the rules say that you need unanimous consent of committee members to allow witnesses to reply. We did not have that unanimous consent. So that...

M. Roy: Un seul député, monsieur Forrestall: c'est vous.

The Chairman: If you please, Mr. Roy.

Mr. Harquail.

M. Forrestall: Puis-je répondre à cela, monsieur le président?

M. Harquail: Monsieur le président, il est très clair que vous vous trouvez dans une situation très difficile lorsque vous recevez des motions spontanées qui ne sont pas correctement présentées...

M. Murta: Oh! C'est inexact.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît! J'ai accepté la motion, elle était recevable, monsieur Harquail n'attaque pas le sous-comité. Celui-ci avait en effet décidé que cela soit lu.

Des voix: C'est vrai.

Le président: Vous n'étiez pas à cette réunion; je ne pense pas qu'il soit juste de votre part d'aller maintenant critiquer les membres du sous-comité qui ont pris cette décision.

M. Harquail: Monsieur le président, vous devez également convenir avec le Comité que ce dont on discute en comité directeur ou en sous-comité doit ensuite être discuté en comité plénier avant que la décision ne puisse être définitive.

Le président: C'est exactement ce que nous faisons maintenant.

M. Harquail: C'est également une question de démocratie.

Le président: C'est juste ce que nous faisons.

M. Harquail: Et je conclurai simplement en disant que si la motion devait être adoptée, j'espère que nous ne traiterons pas d'autres témoins comme nous avons traité ce soir notre témoin.

Une voix: Bravo!

Le président: M. Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, si j'ai tout à l'heure refusé de consentir à l'unanimité à ce que réponde le ministre, cela n'a rien à voir avec le respect que je porte au ministre et à son droit d'être ici. Il est en effet un invité du Comité. Je ne l'empêche pas de se défendre. Il sait très bien le faire.

Des voix: Bravo!

[Text]

Mr. Forrestall: Obviously he has so influenced all of you that you have closed your minds to a very reasonable motion that is now in front of you as the result of a recommendation from your steering committee.

• 2110

I have no intention of denying the minister. Indeed, I could not do that. He uses the public platform whenever he wants, to do whatever he wants, and in the way and manner in which he wants to do it. But in keeping, Mr. Chairman, with Mr. Roy's question of privilege and the thrust of it, it has to do with the respect, for which Mr. Harquail has just voiced some concern, for the procedures of this Committee; that I not necessarily voice an objection to one of my colleagues who required or desired an answer to a question or a proposal put in a general way to the minister, but rather that the minister be afforded the opportunity to respond to that at the right time and in the right place. It is out of my respect for the procedures of this Committee that I refuse to give my consent, if in fact unanimous consent is required—as has been indicated by the Chairman—to do so. The minister is quite capable of looking after himself, and we are quite capable of putting forward our own views, Mr. Chairman. That indeed we will do, and I hope we do it in a manner that assists and abets your role as Chairman of this Committee.

Perhaps we might have the question.

The Chairman: I will read the motion, but just before I do, if Committee members will permit me, some members seem to be unaware of the rules and I will just enter them in the record:

In a standing or special committee, the Standing Orders of the House shall be observed so far as may be applicable, except the standing orders as to the seconding of motions, limiting the number of times of speaking and the length of speeches.

Mr. Murta: I move that the Committee invite the Honourable Justice Emmett Hall and the chairman of the Prairie Rail Action Committee to appear before the Committee when dealing with the estimates.

Motion agreed to: yeas, 9; nays, 8.

Mr. Roy: Mr. Chairman, on a point of privilege, if I may.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: Before the vote was called, following Mr. Oberle, I put the suggestion to this Committee to discuss the situation on the Transport estimates. We have some problems all across the country, and we want to raise those problems and to discuss the main estimates of Transport. I asked you, Mr. Chairman, about the ruling to receive witnesses during the very limited time allocated to study the main estimates on Transport. I do prefer, following Mr. Oberle when he mentioned letting the minister reply to the statement made by some members. I would appreciate it if the Committee members would agree to receive the witnesses after we discuss the main estimates. After that, it is up to the Committee's wish to receive some other witnesses—not only Mr. Justice Hall,

[Translation]

M. Forrestall: Il vous a de toute évidence tellement influencés, tous, que vous vous butez devant une motion très raisonnable qui découle d'une recommandation de votre comité directeur.

Je n'ai pas l'intention de refuser quoi que ce soit au ministre. D'ailleurs, je ne le pourrais pas. Il dispose de toutes les tribunes publiques qu'il veut, il peut en faire ce qu'il veut, comme il veut. Mais, monsieur le président, il s'agit ici de la question de privilège de M. Roy et du respect des procédures de notre Comité, qui semblent soucier quelque peu M. Harquail; je ne vois pas nécessairement d'objection à ce qu'un de mes collègues demande ou souhaite une réponse à une question ou proposition d'ordre général au ministre. Par contre, que le ministre le fasse au moment voulu et à l'endroit voulu. C'est justement par respect des procédures que je refuse qu'il réponde maintenant, alors que vous demandez le consentement unanime pour qu'il puisse le faire. Le ministre est tout à fait capable de se débrouiller tout seul, et nous sommes bien capables aussi de donner nos avis, monsieur le président. C'est justement ce que nous ferons, et j'espère que nous le ferons de façon à vous aider dans votre rôle de président de ce Comité.

Peut-être pourrions-nous maintenant passer au vote?

Le président: Je vous lis la motion mais, avant cela, si les membres du Comité m'y autorisent, comme certains ne semblent pas au courant du Règlement, je vais le répéter:

Le Règlement de la Chambre doit être observé par un comité permanent ou spécial, dans la mesure où il y est applicable, sauf en ce qui concerne les dispositions sur l'appui des motions, limitant le nombre d'interventions et la durée des discours.

M. Murta: Je propose que le Comité invite le juge Emmet Hall et le président du Comité d'action des chemins de fer des Prairies à comparaître lors de l'étude du budget.

La motion est adoptée par 9 voix contre 8.

M. Roy: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, si vous me le permettez.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Avant qu'on ne mette la question aux voix, après que M. Oberle eut parlé, j'ai proposé au Comité d'étudier la question du budget des Transports. Nous avons des problèmes dans tout le pays, et nous voulons en discuter en étudiant le budget du ministère des Transports. Je vous avais demandé, monsieur le président, de prendre une décision afin qu'on puisse entendre des témoins au cours de la période très limitée qui nous est allouée pour étudier le budget des Transports. Suite à ce qu'a dit M. Oberle, je préfère également laisser le ministre répondre à la déclaration faite par certains députés. J'aimerais que les membres du Comité acceptent d'entendre des témoins après que nous aurons étudié le budget. Ensuite, le Comité pourra décider s'il veut entendre d'autres témoins—

[Texte]

maybe there are some other witnesses—at the Transport Committee. Before the vote was called I made that suggestion.

• 2120

Mr. Oberle: Mr. Chairman, with one reservation.

The Chairman: Mr. Oberle, on the same point.

Mr. Oberle: I basically agree with Mr. Roy's comment, except that he should have made the amendment, as he was invited to do, before the motion was called.

Mr. Roy: Yes, but I was not recognized at that time.

Mr. Oberle: Oh, ho, ho!

Mr. Roy: I tried to be recognized but I was not recognized. I think the report tomorrow, when we receive the blues, will be very clear that at that time I made a suggestion following Mr. Oberle's statement.

Le président: Merci, monsieur Roy. Order. Mr. Oberle, do you have a question?

Mr. Roy: Why do we not discuss it during the steering committee's next meeting?

Mr. Forrestall: All right, we will talk about that in the steering committee meeting. Okay?

Mr. Roy: Okay.

Mr. Forrestall: Because you are basically and fundamentally right, otherwise it is possible that . . .

The Chairman: Mr. Forrestall, order please.

Mr. Crosbie: Could we have you ruling on the other one?

The Chairman: Now that we have disposed of that . . .

Mr. Roy: How about the suggestion, Mr. Chairman, I just made, and Mr. . . .

Le président: Monsieur Roy, à l'ordre. Il y a eu une motion, il y a eu un vote, la motion était en bonne forme et acceptable. Il est possible qu'on renverse la décision à une autre séance du Comité, mais ce soir il n'y a rien à faire.

On the motion by Mr. Mazankowski . . .

Mr. Forrestall: He will not get away with but . . .

The Chairman: Last Thursday, May 25, 1978, Mr. Mazankowski proposed to moved, —That this Committee, having studied the policies of the Minister of Transport as detailed in the Estimates, regrets to inform the House that it does not have confidence in the Minister of Transport and urges the Prime Minister to request his resignation.

I must inform Honourable Members that the motion caused the Chair considerable pain from a procedural point of view.

An hon. Member: Where were they?

Mr. Malone: Labour pains.

[Traduction]

non seulement le juge Hall, mais peut-être également d'autres témoins—qui comparaitront devant le comité des transports. Avant qu'on ait mis la question aux voix, j'ai fait cette proposition.

M. Oberle: Monsieur le président, j'ai une réserve à formuler.

Le président: M. Oberle, pour le même rappel au Règlement.

M. Oberle: Je suis essentiellement d'accord avec M. Roy, sauf qu'il aurait dû présenter cet amendement avant que la motion ne soit mise aux voix, comme on l'avait invité à le faire.

M. Roy: Oui, mais on ne m'a pas donné la parole à ce moment-là.

M. Oberle: Oh, oh, oh!

M. Roy: J'ai essayé d'avoir la parole, mais on ne me l'a pas donnée. Lorsque nous recevrons la transcription, demain, vous verrez que j'ai fait cette proposition suite à la déclaration de M. Oberle.

The Chairman: Thank you, Mr. Roy. A l'ordre. Monsieur Oberle, avez-vous une question?

M. Roy: Pourquoi ne pas en discuter à la prochaine réunion du comité de direction?

M. Forrestall: Très bien, nous le ferons. D'accord?

M. Roy: D'accord.

M. Forrestall: Parce qu'en fait, vous avez raison, autrement, il est possible que . . .

Le président: Monsieur Forrestall, à l'ordre, s'il vous plaît.

M. Crosbie: Pourrions-nous avoir une décision sur l'autre question?

Le président: Maintenant que nous en avons terminé avec . . .

M. Roy: Mais que faites-vous de la proposition que je viens de faire, monsieur le président, et . . .

The Chairman: Mr. Roy, order, please. There was a motion, there was a vote, the motion was acceptable and in good order. This decision could be reversed at another meeting of this Committee, but tonight, there is nothing to do.

Sur la motion proposée par M. Mazankowski . . .

M. Forrestall: Il ne s'en tirera pas avec . . .

Le président: Jeudi dernier, le 25 mai 1978, M. Mazankowski a proposé que ce Comité, ayant étudié les politiques du ministre des Transports, expliquées dans le budget, a le regret d'informer la Chambre qu'il n'a pas confiance dans le ministre des Transports et prie instamment le premier ministre de demander sa démission.

Je dois informer les honorables membres du Comité que cette motion a causé au président beaucoup de difficultés du point de vue de la procédure.

Une voix: Quel genre de difficultés?

M. Malone: Il a eu de la difficulté à accoucher d'une décision.

[Text]

An hon. Member: This minister wants to comment.

An hon. Member: Who would do that.

The Chairman: The motion goes to the very heart of the responsibility and accountability of the executive to the legislature. However, the essential question to which the Chair has to address itself is whether a motion of non-confidence in this form is procedurally correct when a Committee of the House is studying estimates, which constitutes our Order of Reference. Beauchesne's 4th Edition, Citation 304(2) states:

"A Committee is bound by and is not at liberty to depart from the order of reference."

Our Order of Reference, as Honourable Members are aware, is the main estimates for the fiscal year ending March 31, 1978. Basically, these are the budgetary and non-budgetary proposed expenditures listed under Transport in the blue book of estimates. The powers of a Committee are severely circumscribed in regard to estimates.

Beauchesne's Citation 242.(1) states, in part:

"Each resolution for a grant forms a distinct motion which can only be dealt with by being agreed to, reduced . . .

Mr. Forrestall: Whatever you do do not change that record.

The Chairman:

—negated, superseded or withdrawn. The committee may reduce the amount of a grant by the omission or reduction of the items of expenditure of which the grant is composed. Here the power of the Committee ceases".

The motion does not address itself to a specific vote or votes contained in the estimates. Mr. Speaker, in his ruling of June 18, 1973, stated in part:

It could be said that the report of a committee both in its form and as to its substance ought to correspond with the authority with which the Committee is invested.

• 2125

Therefore, I must regrettably conclude that the motion in the form presented goes beyond the scope of our order of reference and is out of order. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: I wonder if for the following reasons I might make a motion that this Committee could take under consideration—and then I will try to put forward to you the authorities for its propriety. They are based on precedent. The motion when I make it will read:

That this Committee, having considered the estimates of the Minister of Transport, reports to the House suggesting the advisability of reducing the Minister's salary to one dollar.

An hon. Member: Shame.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, when I move that in a moment or two, once having given a reason or two for the seriousness and the urgency of taking this second step, I have a number of points and I hope that I will be relatively brief with

[Translation]

Une voix: Le ministre veut faire un commentaire.

Une voix: Otto ferait cela.

Le président: Cette motion concernait directement la responsabilité du pouvoir exécutif envers la législature. Toutefois, la présidence doit décider si une motion de non-confiance, présentée sous cette forme, respecte la procédure, alors que le Comité étudie le budget, ce qui est notre ordre de renvoi. Le paragraphe 304.(2) de la quatrième édition de Beauchesne stipule:

«Un comité doit s'en tenir à l'ordre de renvoi et ne saurait y déroger.»

Notre ordre de renvoi, comme le savent les honorables députés, est le budget principal pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1978. Il s'agit en fait des dépenses budgétaires et non budgétaires figurant sous la rubrique Transports, dans le Livre bleu. Les pouvoirs d'un comité sont strictement circonscrits en ce qui concerne le budget.

Le paragraphe 242.(1) de Beauchesne stipule en partie que:

«Toute résolution visant un subside constitue une motion distincte qu'on ne peut régler qu'en l'adoptant, en la réduisant . . .

M. Forrestall: Quoi que vous fassiez, ne changez pas le compte rendu.

Le président:

. . . en la rejetant, en la remplaçant par une autre ou en la retirant. Le comité peut réduire le montant d'un subside en omettant ou en réduisant les dépenses qui le composent. Ici prend fin le pouvoir du comité.»

La motion ne concerne pas un subside précis ou les crédits contenus dans le budget. Dans sa décision du 18 juin 1973, l'Orateur a précisé que:

On pourrait dire que le rapport d'un comité, quant à la forme aussi bien qu'au fond, devrait correspondre à l'autorité conférée au comité.»

J'en viens donc à la conclusion que, malheureusement, la motion, telle qu'elle est présentée, dépasse la portée de l'ordre de renvoi du Comité et qu'elle est, de ce fait, irrecevable. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je me demande si, pour les raisons que je vais expliquer, je ne peux pas proposer que le Comité envisage . . . Je vais tenter de justifier ma proposition. Elle se fonde sur un précédent. Elle est la suivante:

Que le Comité, après avoir examiné les prévisions budgétaires du ministre des Transports, fasse rapport à la Chambre en proposant qu'elle envisage la possibilité de réduire le salaire du ministre à \$1.

Une voix: C'est une honte.

M. Forrestall: Monsieur le président, je présenterai ma motion dans quelques minutes. J'aurai donné auparavant les raisons qui me poussent à préconiser une deuxième fois une mesure aussi grave et aussi urgente. Entre temps, je voudrais

[Texte]

them. I will not elaborate on them, but I think in total they will serve to indicate the degree to which there has been a falling lack of confidence in the Minister's capacity to administer effectively and adequately, in the interest of Canadians, the very large responsibility that he has as Minister of Transport.

Particularly with respect to eastern Canada, Mr. Chairman, it rises out of such items as the following: the movement of container rates, 115 per cent increase in the last seven or eight years, the cost to the railways up 45 to 50 per cent.

The downgrading of the Port of Halifax, the loss of our cold storage, the loss of our bait freezer, the loss of our closed sheds, piers transferred to other government departments, the grain handling problems affecting health and safety, no action taken.

The second container facility delayed three to four years; original estimates \$33 million in 1973, some five years ago, now being proceeded with at a cost of \$56 million.

At East rates, a measure introduced by the Minister and his government as part of one of the restraint motions having to do with matters seriously affecting employment and the movement of grain and other commodities through eastern Canada. No progress on the unit train concept for the movement of grain.

Five to six hundred millions of dollars proposed for the St. Lawrence River, \$50 million to \$60 million in Atlantic Canada.

The great controversy that continues to surround transport with respect to the National Harbours Board and the new ports policy, Ports Canada, and the autonomy it would extend to our ports.

The Canadian National Railways investment in CAST Steamship Lines, a black mark on Canadian National's record, a conflict of interest in Canadian National's capacity to deal effectively and equally with the ports in eastern Canada.

CN marine policy of offshore leasing. In February—I will deal with this with the Ministers later this evening in the House of Commons—the Minister's indication that it was the policy of government to build and buy in Canada, their having now leased two ships from offshore interests to perform and provide ferry services in eastern Canada. At the time you said it might have to be a consideration, but they were not actively pursuing it. In fact they have now gone ahead and leased two.

The quality of service with respect to ferries generally is down and the cost to users up. Ferry service and ferry systems linking Prince Edward Island and the province of Newfoundland are still not considered by this government or this Minister to be an essential service.

[Traduction]

brèvement faire quelques observations. Je n'entrerai pas dans le détail. Je dirai simplement que ma motion montre jusqu'à quel point la capacité du ministre d'administrer efficacement et convenablement dans l'intérêt de tous les Canadiens un ministère aussi vaste que le ministère des Transports est mise en doute.

En ce qui concerne l'Est du Canada, monsieur le président, le manque de confiance est dû, entre autres, à l'augmentation des taux pour le transport des conteneurs, augmentation qui a atteint 115 p. 100 au cours des sept ou huit dernières années; les coûts de chemin de fer pour leur part, ont augmenté de 45 à 50 p. 100.

Il y a également l'affaiblissement du port d'Halifax, la perte des entrepôts frigorifiques, du congélateur pour les appâts, des hangars fermés, de certains quais passés à d'autres ministères du gouvernement. Il y a les problèmes de manutention des céréales, en matière d'hygiène et de sécurité. Rien n'a été fait.

Les nouvelles installations pour conteneurs sont retardées de trois ou quatre ans; les coûts avaient été établis à 33 millions de dollars au départ, en 1973, alors que maintenant, cinq ans plus tard, ils sont évalués à 56 millions de dollars.

Il faut mentionner encore les taux pour la région atlantique et l'Est, une mesure introduite par le ministre et son gouvernement comme faisant partie du programme de restriction, malgré les graves problèmes touchant l'emploi, le mouvement des céréales et d'autres denrées dans l'Est du Canada. Par ailleurs, il n'y a eu aucun progrès relativement au concept du train unitaire pour le mouvement des céréales.

De 500 à 600 millions de dollars sont prévus pour le fleuve Saint-Laurent, seulement 50 ou 60 millions de dollars sont destinés à la région atlantique.

Il y a aussi la controverse qui se poursuit dans le domaine des transports relativement au Conseil des ports nationaux, à la nouvelle politique des ports, Ports Canada, et à l'autonomie des ports au pays.

Il y a l'investissement de la compagnie de chemins de fer du Canadien National dans la *Cast Steamship Lines*, une erreur au dossier du CN, qui représente un conflit d'intérêts et qui nuit à la capacité du CN de traiter d'une façon efficace et juste avec les ports de l'Est du Canada.

Il y a la politique maritime du CN, qui le pousse à louer à l'étranger. En février,—j'y reviendrai avec les ministres en cause, à la Chambre,—le ministre a indiqué que le gouvernement avait pour politique de construire et d'acheter au Canada. Le CN a maintenant loué deux navires d'intérêts étrangers, en vue d'assurer les services de traversiers dans l'Est du Canada. A l'époque, le ministre a indiqué que cette politique pouvait entrer en ligne de compte. Le CN ne s'y est pas intéressé. Il a, depuis, loué deux navires à l'étranger.

La qualité du service de traversiers continue de se détériorer, alors que les coûts aux usagers augmentent. Les services et les systèmes de traversiers reliant l'Île-du-Prince-Édouard et la province de Terre-Neuve ne sont toujours pas considérés par le présent gouvernement, ou le présent ministre, comme essentiels.

[Text]

The whole question of the compensation for loss of property in the regrettable and unfortunate sinking of the *Carson*.

No *quid pro quo* for CNR refinancing bills.

Failure to show that Atlantic Canada in fact, Mr. Chairman, is paying a reasonable rail rate for the movement of its products.

• 2130

This concerns the reefer car shortage. The proposed loss instigated, if not by the Minister directly, then by his senior advisers, of four of our five rail passenger systems in Atlantic Canada—the Bullet in Newfoundland, the Sydney to Halifax service, Saint John to Montreal service, Saint John River Valley service and the Halifax to Yarmouth service—progress, but snail-like . . .

The Chairman: Order, order.

Mr. Forrestall: The restructuring of the . . .

The Chairman: Order, please. Mr. Forrestall, if I just might intervene just in the essence of time, if you are substantiating a motion of this kind which says that,

that this Committee, having considered the estimates of the Minister of Transport, reports to the House suggesting the advisability or reducing the Minister's salary to \$1

is not a vote, it is a statutory item that the Committee cannot deal with.

Mr. Forrestall: Well then, Mr. Chairman, if you want me now to deal with my authority for this, I will.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): It is out of order and I would hope if it is agreeable . . .

Mr. Forrestall: Well, Mr. Chairman, you will at least extend me the courtesy because there is precedent and ample precedent for it. Now, either you extend me the courtesy of substantiating that for you or when I have finished my reasoning for moving the motion, then you can again defer the question and go through the precedent that we have gone through. Mr. Chairman, it is quite right. Mr. Chairman, it is quite right. We will just go back a few years and I will try to deal with them very quickly. Let us go back to May 21, 1971—the Standing Committee on Regional Development. Mr. McGrath, a member of that Committee moved:

In view of the failure of the government's regional development policies to create jobs in areas of regional disparity and the conflict of the government's regional development policies with its monetary and fiscal policies, that the salary of the Minister of Regional Economic Expansion be reduced to one dollar.

The Chairman ruled the motion out of order . . .

Mr. Roy: Mr. Chairman, on a point of order, a question of privilege.

Mr. Forrestall: . . . on the grounds that the Minister . . .

[Translation]

Il ne faut pas oublier toute la question de l'indemnisation pour les pertes de propriété lors du regrettable et malheureux accident du *Carson*.

Il n'y a pas de contrepartie aux bills de financement de la compagnie de chemins de fer du CN.

La preuve n'est pas faite que la région atlantique du Canada a un taux raisonnable pour le transport ferroviaire de ses produits.

Il y a le manque de wagons frigorifiques. Il y a l'élimination proposée, sinon par le ministre directement, du moins par ses hauts fonctionnaires, de 4 des 5 services voyageurs dans la région atlantique, le Bullet, à Terre-Neuve, le service de Sydney à Halifax, le service de Saint-Jean à Montréal, le service de la vallée de la rivière Saint-Jean et le service Halifax-Yarmouth. Les choses progressent très lentement . . .

Le président: A l'ordre.

M. Forrestall: La mise en place d'une nouvelle structure . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Permettez que j'intervienne à ce moment-ci, monsieur Forrestall. Si vous tentez de justifier la motion voulant

que le Comité, après avoir examiné les prévisions budgétaires du ministre des Transports, fasse rapport à la Chambre en proposant qu'elle envisage la possibilité de réduire le salaire du ministre à un dollar,

il reste que la motion n'est pas un crédit et que le Comité ne peut pas la recevoir.

M. Forrestall: Si vous voulez que je vous cite mes sources pour justifier ma motion, je suis prêt à le faire, monsieur le président.

M. Baker (Gander-Twillingate): La motion est irrecevable, et si le Comité est d'accord . . .

M. Forrestall: Monsieur le président, permettez-moi au moins de m'expliquer. Les précédents sont nombreux pour justifier une telle motion. Par courtoisie, vous pourriez certainement m'écouter jusqu'à la fin. Lorsque j'en aurai terminé avec les raisons qui me poussent à présenter une telle motion, vous pourrez retarder le vote et examiner les précédents. C'est vrai, monsieur le président. Il s'agit de revenir quelques années en arrière. Je le ferai très rapidement. Revenons, par exemple, au 21 mai 1971, au Comité permanent de l'expansion régionale. M. McGrath, un membre du Comité, propose ce qui suit:

Vu l'échec des politiques d'expansion régionale du gouvernement en vue de créer des emplois dans les régions où se manifestent des disparités et le conflit entre les politiques d'expansion régionale du gouvernement et ses politiques monétaires et fiscales, je propose que le salaire du ministre de l'Expansion économique régionale soit réduit à un dollar.

Le président juge la motion irrecevable . . .

M. Roy: J'invoque le Règlement, je soulève la question de privilège, monsieur le président.

M. Forrestall: . . . en invoquant que le ministre . . .

[Texte]

The Chairman: Order please, Mr. Forrestall.

Mr. Roy.

Mr. Roy: Mr. Chairman, I was under the impression that the motion tabled by the honourable member has been discussed and has been voted on. Why did you accept the comments after the vote?

Le président: Non, non, monsieur Roy. Ce n'est qu'une motion que M. Forrestall veut proposer et débattre.

Mr. Roy: The statement on this.

Le président: Je viens de vous lire les règlements. Il n'y a pas de limite à la longueur du débat ou au nombre de fois qu'un député peut parler. Le président n'a pas le pouvoir d'empêcher cela.

Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if I might continue, the Chairman of the Committee at the time ruled the motion out of order on the grounds that the Minister's salary was a statutory item which had not been referred to the Committee, and that was quite proper. I will reread that motion:

... that the salary of the Minister of Regional Economic Expansion be reduced to one dollar.

May I have my motion back for a moment?

Mr. Chairman, I read for the edification of the members, that this Committee, having considered the estimates of the Minister of Transport, reports to the House suggesting the advisability of reducing the Minister's salary to \$1.

Mr. Chairman, my authority for that comes from the Standing Committee on Broadcasting, Films and Assistance to the Arts on April 13, 1973 when Mr. Yewchuk moved:

that this Committee report to the House suggesting the advisability of reducing the Minister's salary to one dollar until such time as the misspent money is recovered.

After debate the question, having been put on motion, was negatived on the following division: yeas, yeas, 2; nays, 8. And questioning continued.

Mr. Chairman, on May 11, 1976, Mr. Wenman... I can go on with these but I will not take up the time of the Chair.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): You had better to prove your point.

Mr. Forrestall: Well, the point of course is that we are not moving to effect at statutory item that is not properly referred, rather we are moving that this Committee take an action, and I would suggest, Mr. Chairman, that if you want to take it under advisement and defer it, that is quite all right. I just simply wanted to continue. I can go on, we have all kinds of precedents for this. They are quite readily available. This was prepared for me by the Library of Parliament.

• 2135

Motions in committee call for the reduction of the Minister's salary or for his resignation. Research Branch, Library of Parliament, May 29, 1978.

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît, monsieur Forrestall.

Monsieur Roy.

M. Roy: Monsieur le président, je croyais que la motion de l'honorable député avait été discutée et mise aux voix. Pourquoi acceptez-vous des observations après le vote?

The Chairman: No, Mr. Roy. This is a motion that Mr. Forrestall wants to introduce and discuss.

M. Roy: La déclaration...

The Chairman: I just read you the Standing Orders. There is no limit as to the length of the discussion or the number of times a member can speak. The Chairman has no authority to cut it short.

Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Je disais que le président du comité, à l'époque, a jugé la motion irrecevable en invoquant que le salaire du ministre n'était pas un des articles statutaires renvoyés au Comité. Il avait raison. Je lis de nouveau la motion en question:

... que le salaire du ministre de l'Expansion économique régionale soit réduit à un dollar.

Maintenant, je reviens à ma motion.

Je la reprends à l'intention des membres du Comité:

Que le Comité, après avoir examiné les prévisions budgétaires du ministre des Transports, fasse rapport à la Chambre en proposant qu'elle envisage la possibilité de réduire le salaire du ministre à un dollar.

Monsieur le président, ma source est le Comité permanent de la radiodiffusion, des films et de l'assistance aux arts, en date du 13 avril 1973. M. Yewchuk propose ce qui suit:

que le Comité fasse rapport à la Chambre en proposant de réduire le salaire du ministre à un dollar, en attendant que les fonds dépensés d'une façon erronée soient recouvrés.

Après discussion, la motion a été mise aux voix et elle a été rejetée par huit voix contre deux. La période des questions a repris.

Le 11 mai 1976, M. Wenman... Je puis continuer, mais je ne peux pas faire perdre plus de temps à la présidence.

M. Baker (Gander-Twillingate): Vous faites mieux de prouver votre avancé.

M. Forrestall: J'avance seulement que la motion ne concerne pas un poste statutaire qui n'a pas été renvoyé de la façon habituelle au Comité. Elle tend simplement à ce que le Comité agisse d'une certaine manière. Si vous voulez la prendre en délibéré et reporter votre décision, je n'y vois pas d'inconvénient, monsieur le président. Je puis continuer. Je puis citer nombre de précédents. Ces documents sont prêts et ils ont été préparés pour moi par la Bibliothèque du Parlement.

Des motions ont été présentées en comité demandant la réduction du traitement du ministre ou sa démission. Service de recherches, Bibliothèque du Parlement, le 29 mai 1978.

[Text]

Motions to reduce—it is there and it is accompanied by—I might just add, Mr. Chairman, because it would do the members opposite very good if they were to go back and read a point of order raised and contributed to by the then Minister of Finance, the Honourable John Turner, on a question raised by Mr. Baldwin from Peace River, contributed to by Mr. Lambert from Edmonton West, Mr. Knowles from Winnipeg North Centre; Mr. Nielsen, I think, was in and other members participated in with respect to the right of the committees, of the Committee of the Whole and the House itself to reduce certain items or to alter certain items of estimates.

This question is recognized by the Deputy Prime Minister in his responses to the questions asked. He acknowledges that it is a problem under the procedures that we now find ourselves embroiled in but it is one that affects very seriously the rights and the privileges of every member of the House of Commons.

The matter has not been resolved but I would refer members for some enlightening reading to the procedures of the House of Commons, *Hansard*, and I give you the citations for it: *Hansard* debate, June 26, 1973 commencing at page 5060. I suggest to you that you perhaps should review it, that you might find it somewhat enlightening.

Mr. Chairman, if I may just include my reasons for having moved the motion of this seriousness, I started to mention that although there is progress for the development of the Charlottetown Airport, it is certainly describable as snail-like. There has been no increase in the level of support to Eastern Provincial Airways. Subsidies have been frozen at 1974 levels and at 1974 dollar levels and the difficulties of the questioning that the Minister has responded to Mr. Chairman, in the House in the last day or two is his failure to recognize or his deliberate and conscious attempt to avoid responding to the difficulties that Eastern Provincial Airways finds itself in because there is . . .

The Chairman: Order, Mr. Forrestall. I think you are going beyond the substance of the motion.

Mr. Forrestall: I am sorry. Then I will come back to order.

The Nova Scotia and new Brunswick provincial governments are forced to spend their own limited moneys to ensure new port facilities. The marine-traffic control situation in the Gulf of St. Lawrence is a mess, a very dangerous and very serious mess—it is still not corrected—a matter that has been before the Minister for some considerable time. The Seaway toll, the Seaway season itself, the Fort Churchill season . . .

The Chairman: Order, Mr. Forrestall . . .

Mr. Forrestall: . . . demurrage of river ports . . .

The Chairman: . . . Please, order, please—That is not debating the procedural acceptance of the motion. That is going beyond the scope.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, well, I am sorry . . .

An hon. Member: He has gone on for 12 minutes, Mr. Chairman.

[Translation]

Voilà, ceci est écrit en toutes lettres, monsieur le président. J'aimerais ajouter quelque chose, car je crois qu'il serait très bon que les députés de l'opposition se rappellent qu'à cette occasion, le Règlement avait été invoqué au sujet d'une question soulevée par M. Baldwin, de Peace River, que le ministre des Finances de l'époque, l'honorable John Turner, ainsi que M. Lambert, d'Edmonton-Ouest, M. Knowles, de Winnipeg-Nord-Centre, M. Nielsen et, je crois, d'autres députés avaient appuyé. Il s'agissait du droit qu'ont les comités et la Chambre elle-même de réduire ou de modifier certains postes budgétaires.

Cette question a été reconnue par le premier ministre supplant lorsqu'il a répondu aux questions. Il a admis que les procédures actuelles posent un problème qui touche gravement les droits et privilèges de chaque député de la Chambre des communes.

La question n'a pas encore été résolue, mais je voudrais renvoyer les députés à une lecture éclairée des procédures de la Chambre des communes *Hansard*, dont je vais vous donner les citations: il s'agit des débats du *Hansard*, du 26 juin 1973, commençant à la page 5060. Vous pourriez peut-être revoir cela et y trouver des éclaircissements.

Monsieur le président, après vous avoir expliqué pour quelles raisons j'ai proposé une motion de cette gravité, j'aimerais souligner que la lenteur des travaux de l'aéroport de Charlottetown est comparable à celle d'un escargot. Les subventions accordées à la compagnie Eastern Provincial Airways n'ont pas été augmentées. Elles ont été gelées aux niveaux de 1974, niveaux qui sont calculés en fonction du dollars 1974. Si le ministre a eu de la difficulté à répondre aux questions qui lui ont été posées en Chambre au cours des deux ou trois derniers jours, c'est qu'il s'efforce de façon délibérée et consciente d'éviter de voir en face la situation difficile dans laquelle se trouve Eastern Provincial Airways . . .

Le président: A l'ordre, monsieur Forrestall. Je crois que vous outrepassiez le contenu de la motion.

M. Forrestall: Je suis navré. Je vous obéirai donc.

Les gouvernements provinciaux de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick sont forcés de financer de leurs poches les nouvelles installations portuaires. La situation du contrôle du trafic maritime dans le golfe du Saint-Laurent est catastrophique et très dangereuse. Elle n'a pas encore été corrigée, bien que le ministre en ait été informé il y a longtemps. Les péages de la Voie maritime, les périodes d'utilisation de la Voie maritime elle-même, la période d'ouverture de Fort Churchill . . .

Le président: A l'ordre, monsieur Forrestall . . .

M. Forrestall: . . . Les frais de surestaries des ports fluviaux . . .

Le président: . . . A l'ordre, s'il vous plaît, à l'ordre! Il ne s'agit pas de débattre de l'admissibilité de cette motion. Cela ne relève pas de nos compétences.

M. Forrestall: Monsieur le président, je suis navré . . .

Une voix: Cela fait douze minutes qu'il parle, monsieur le président.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: ... if you want me to spend the 20 minutes, I have given the members the citations, the two conflicting areas; a question of privilege was raised with respect to it. I have acknowledged what I anticipated to be the objection to the motion.

Mr. Langlois: On a point of order, Mr. Chairman.

Mr. Forrestall: I clearly pointed out that we are not attempting to deal with ...

Le président: Monsieur Langlois, sur un appel au Règlement.

Mr. Langlois: On a point of order, Mr. Chairman. We are now involved in a great procedural argument and while we are supposed to be on a procedural argument we are letting a member of the Committee go on bombarding both the Minister and the department for 10 minutes ...

Mr. Baker (Gander-Twillingate): That is exactly what he is doing.

Mr. Langlois: ... and in the committee I was before ...

Mr. Baker (Gander-Twillingate): That is exactly what he is doing.

The Chairman: Order, please.

Mr. Langlois: And I am sorry to take a few minutes. I will take only a very brief few minutes, if you want to let me speak.

Mr. Chairman, I think it is a totally unfair attitude for any member of this Committee to bombard at the same time the Minister and the department while we are on a procedural argument and, of course, leaving the Minister out of the argument because the same member who is bombarding the Minister now refused the Minister's saying a few words before. So, I think we are totally out of the bounds of the procedural argument; I think we should stick to the procedure of it; and I submit, Mr. Chairman, that you were right a few minutes ago when you advised Mr. Forrestall that the amendment does not stand.

• 2140

Now we were given for study by the House of Commons, as a reference, the budgetary estimates for 1978-79, of which, as everybody knows, there are statutory items which are non-votable; so we cannot discuss those here—can do no more than glance over them. We are here to study the voteable parts of the estimates, which is not the Minister's salary. The only thing we can do about the estimates, from my experience—though it is a little experience—is that we can either vote for them, vote against them, or reduce the expenses that were sent to us for study and approval, but not the statutory expenses.

So, to me, the motion is out of order, seeing that there is no way, under the rules that I know of, of sending back to the House according to the wording Mr. Forrestall very ably chose; there is no way we can instruct the House or send them wishful thinking pieces of advice. So, I submit to you, Mr. Chairman, that the motion is out of order, and that we should

[*Traduction*]

M. Forrestall: ... si vous voulez que je parle pendant vingt minutes, j'ai donné aux députés les références au sujet des deux zones de conflit. Une question de privilège a été soulevée à cet égard. Je suis conscient des objections que l'on peut faire à cette motion.

M. Langlois: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

M. Forrestall: J'ai clairement souligné que nous ne nous efforçons pas de ...

The Chairman: Mr. Langlois, on a point of order.

M. Langlois: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Nous sommes plongés dans un grand débat de procédure, et nous permettons à un membre du Comité de s'en prendre pendant dix minutes au ministre et au ministère ...

M. Baker (Gander-Twillingate): C'est exactement ce qu'il est en train de faire.

M. Langlois: ... dans le comité où je me trouvais auparavant ...

M. Baker (Gander-Twillingate): C'est exactement ce qu'il est en train de faire.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Langlois: Je suis désolé de prendre quelques minutes. Si vous me laissez parler, je serai bref.

Monsieur le président, il est particulièrement malhonnête de la part d'un membre de ce Comité de profiter d'un débat de procédure pour attaquer à la fois le ministre et le ministère, tout en ne permettant pas au ministre de participer à la discussion. Je crois que nous avons dépassé les limites d'une simple question de procédure, alors que nous devrions nous en tenir à cela. J'estime, monsieur le président, que vous avez raison de dire à M. Forrestall que cet amendement n'est pas recevable.

On nous a demandé d'étudier pour la Chambre des communes le budget de l'année financière 1978-1979, qui comporte, comme chacun sait, certains postes qui ne font pas l'objet d'un vote; nous ne pouvons donc pas en discuter, et nous devons nous contenter d'y jeter un œil. Nous sommes ici pour étudier les crédits qui font l'objet d'un vote, et ce n'est pas le cas du crédit portant sur le traitement du ministre. D'après mon expérience, qui n'est pas très longue, nous pouvons soit voter pour ou contre ces crédits, ou demander une réduction des dépenses qui nous ont été soumises afin que nous les étudions et les approuvions. Nous ne pouvons pas réduire les dépenses statutaires.

Il me semble donc que cette motion est irrecevable, étant donné qu'il n'est pas possible d'envoyer des instructions à la Chambre ou même comme le dit habilement M. Forrestall certains conseils éclairés. J'estime, monsieur le président, que cette motion n'est pas acceptable et que nous devrions nous contenter d'étudier ce que nous devons étudier: le budget de

[Text]

come back to what we are here for: the studying of the estimates for 1978-79 under the Ministry of Transport.

Le président: Merci, monsieur Langlois. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Just very briefly, Mr. Chairman. I think you have indicated your feeling towards the motion that has been put, perhaps somewhat prematurely, but I suggest to you, sir, that you are going to have to consider the motion very carefully as to its acceptability relative to the motion that has been advanced by Mr. Forrestall and in support of the motion that he has advanced, which goes back to the April 13th meeting of the Standing Committee on Broadcasting Films and the Arts.

I must warn the Chairman that the motion is worded very closely, is almost identical, to the motion that was found acceptable at that particular time and if precedents mean anything around here, and I suspect that they do . . .

An hon. Member: It depends on what it is.

Mr. Mazankowski: Well, it depends on what it is, but once a motion of this nature has been found acceptable in one committee—and, after all, committees are really, in effect, extensions of the House—if it is acceptable in one committee, it surely should be acceptable in another . . .

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Not necessarily.

Mr. Mazankowski: . . . and given the fact that . . .

The Chairman: Order please. I hate to interrupt the honourable member but, that motion by the Broadcasting Committee: was that April of this year?

Mr. Mazankowski: April 13, 1973.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mazankowski: It was found in order; it was voted upon. It was negatived, but nevertheless it was found in order and was voted upon.

I am not speaking for or against the motion at this time; I am talking about the procedural acceptability based upon the precedents that have been outlined. I understand that Mr. Forrestall has given you that background information and I hope that you will take it under serious consideration.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. I believe I suggested that I did not feel that it was in order but I will take it under advisement and possibly look at the precedents; then at the earliest possible date I will bring forth a ruling on Mr. Forrestall's motion.

If we could now proceed to the Minister and the witnesses we have before us—and it would be advisable, I would hope—we will resume consideration of the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979, and call Votes 1 and 5 of the Department of Transport.

DEPARTMENT OF TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program
Budgetary

[Translation]

l'année financière 1978-1979, à la rubrique du ministère des Transports.

The Chairman: Thank you, Mr. Langlois. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je serai très bref, monsieur le président. Vous avez indiqué de façon un peu prématurée peut-être ce que vous pensiez de la motion présentée, mais je crois que nous devons l'étudier avec beaucoup d'attention et nous prononcer sur sa recevabilité par rapport à la motion avancée par M. Forrestall. Cela nous ramène à la réunion du 13 avril du Comité permanent de la radiodiffusion et de l'assistance aux arts.

Je dois devoir dire au président que l'énoncé de cette motion est pratiquement identique à celui d'une motion jugée recevable à l'époque. Il ne faut donc pas négliger l'importance des précédents dans ce domaine.

Une voix: Tout dépend du sujet de cette motion.

M. Mazankowski: Assurément, mais si une motion de cette nature a été jugée recevable par un comité, puisqu'en fait tous les comités sont des prolongements de la Chambre, elle devra être jugée recevable par un autre comité . . .

M. Baker (Gander-Twillingate): Pas nécessairement.

M. Mazankowski: . . . compte tenu du fait que . . .

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Je déteste interrompre le député mais à quelle date cette motion a-t-elle été présentée devant le Comité de la radiodiffusion: était-ce en avril de cette année?

M. Mazankowski: Le 13 avril 1973.

Le président: Merci.

M. Mazankowski: Cette motion a été jugée conforme au Règlement et a fait l'objet d'un vote. Elle a été rejetée mais un vote a néanmoins eu lieu.

Je ne suis pas en train de critiquer ou de défendre cette motion pour le moment, mais je parle de sa recevabilité sur le plan de la procédure, compte tenu des précédents qui existent. Je crois savoir que M. Forrestall vous a donné les renseignements nécessaires et j'espère que vous les prendrez en considération.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Je n'ai pas l'impression que cette motion est conforme au Règlement mais j'étudierai la question et rechercherai les précédents; je rendrai donc un jugement le plus tôt possible sur la motion de M. Forrestall.

J'aimerais maintenant passer au ministre et aux témoins qui comparaisent devant nous. J'espère que nous pourrons reprendre notre étude du budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1977 et je mets en délibération les crédits 1 et 5 à la rubrique du ministère des Transports.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale
Budgétaire

[Texte]

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures—\$57,525,000

Vote 5—Departmental Administration—Capital expenditures—\$17,793,000.

• 2145

The Chairman: I am sure you are all aware that we have the Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport, with us, and many of his officials, if he would care to identify any of them.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Opening statement.

An hon. Member: Closing speech.

Mr. Forrestall: No, no, we have had those.

If you would come to the Committee on a regular basis you would know what is going on.

The Chairman: Order, please. First on the list I have Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I will defer to Mr. Crosbie.

The Chairman: Mr. Crosbie.

Mr. Crosbie: This is the time when we can ask questions in this Committee, is that right, Mr. Chairman?

Mr. Roy: You are a new member of this Committee.

Mr. Crosbie: Yes, sir. I never thought he ever got to the question period in this Committee. Anyway, I am glad . . .

An hon. Member: Who . . .

The Chairman: Order, please. You have a word, Mr. Crosbie?

Mr. Crosbie: I would like to ask the Minister this question first. In July of 1976 the Minister kidnapped the CN buses from the jurisdiction of the Public Utilities Commission in Newfoundland by having an order in council passed taking them out from under the jurisdiction of the Public utilities Commission and putting them under the Canadian Transport Commission. He did this without consultation with the Newfoundland government and in a savage manner guaranteed to disrupt federal-provincial relations and exacerbate them to the most extreme degree.

In any event, they were taken out and put under the Canadian Transport Commission. They have had two increases since then. First, they got an increase, I think it was, of 8 or 9 per cent or maybe it was 15. Then they applied for an increase last year and there was a hearing held in Newfoundland in November by the Canadian Transport Commission's relevant committee. They found the CN had to get their fare increase even though they had not yet made a decision as to whether they should have an increase or not. Consequently, CN were allowed to get the increase in bus fares in November, they reserved their judgment on that application and they have not delivered their judgment yet, as far as I know, unless it has been delivered in the last week or two weeks. I last checked this when I spoke in the House in the matter about 10 days to two weeks ago.

[Traduction]

Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—\$57,525,000

Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capital—\$17,793,000.

Le président: Je crois que vous êtes au courant du fait que nous avons ici M. Otto E. Lang, ministre des Transports et beaucoup de ses fonctionnaires.

M. Baker (Gander-Twillingate): Une déclaration d'ouverture.

Une voix: Un discours de clôture.

M. Forrestall: Non, nous les avons eus.

Si vous suivez régulièrement le comité, vous êtes au courant de ce qui se passe.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. J'ai tout d'abord sur ma liste le nom de M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je laisse la parole à M. Crosbie.

Le président: Monsieur Crosbie.

M. Crosbie: C'est le moment de poser des questions au comité, n'est-ce pas, monsieur le président?

M. Roy: Vous êtes nouveau au comité?

M. Crosbie: Oui. Je ne savais pas qu'il en arriverait à la période des questions au comité. De toute façon . . .

Une voix: Qui?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Crosbie?

M. Crosbie: Merci. Je voudrais tout d'abord poser au ministre la question suivante: en juillet 1976, le ministre a retiré les autobus du CN à la Commission des services publics de Terre-Neuve par décret du Conseil, pour les confier à la Commission canadienne des Transports. Le ministre a agi ainsi sans consulter le gouvernement de Terre-Neuve, ce qui ne pouvait qu'empirer les relations fédérales-provinciales.

De toute façon, c'est ce qui s'est produit; et depuis, ces autobus ont profité de deux augmentations, la première de 8 ou 9 p. 100 je crois ou même 15 p. 100; puis l'an passé, il y a eu une nouvelle demande d'augmentation. En novembre, le comité approprié de la Commission canadienne des Transports a tenu audience à Terre-Neuve et y a décidé de faire augmenter les tarifs d'autobus, même si on n'avait pas décidé si la mesure était justifiée. Le jugement a été réservé et n'a pas encore été rendu, à moins que ce ne soit la semaine dernière ou il y a deux semaines, mais les tarifs d'autobus ont été augmentés en novembre. La dernière fois que j'ai vérifié la question pour en parler à la Chambre, c'était il y a dix jours ou il y a deux semaines.

[Text]

So here we have a situation where the CN is now under the Canadian Transport Commission, the Canadian Transport Commission either does not have the facilities, does not have the personnel, or something is preventing them from making their decisions reasonably quickly, and this bus service has now had two increases since 1976, one of them without a decision of the board at all.

So I am asking the Minister this: what is the problem, Mr. Minister? Will he look into this? Does the Canadian Transport Commission need more members, more personnel? Why is it that we are waiting still since November 1977 to get a decision on this increase, which is already in effect?

Mr. Lang: First of all, Mr. Chairman, let me try to point out to Mr. Crosbie how wrong he is about saying that the buses were kidnapped without consultation in the circumstances of 1976.

Mr. Crosbie: They were bus snatched.

Mr. Lang: He was a member, I think, at that time of a government that was behaving in a peculiarly stupid way. When the Province of Newfoundland refused to stop prosecuting drivers of the bus if they drove the bus and the CN felt that it really had to have the permission of the provincial commission for its fare increases, they said, "Oh, yes, well you come before the provincial commission for your fare increases, but do not bother proving costs to us because our usual provincial law does not apply because you are a federal bus for those purposes." So the CN said, "Okay, then we will obviously just have to operate as though we are not subject to your law," and then every time a bus driver got on a bus they laid another charge against the bus driver for driving the bus. So the CN stopped the buses. For a few days Newfoundland was without buses, and the members of Parliament from Newfoundland who were there then, even on the Conservative side of the House, demanded that we take action, demanded that we do something and applauded tremendously when we did the only thing we could do, which was take the buses away from the jurisdiction of the Province of Newfoundland and bring them under federal jurisdiction because of the particular nature of those buses, which we were able to do and they were running the next day, again, with the great applause, even of Conservative members from Newfoundland, at that time.

Incidentally, rather than there being no consultation with that provincial government, I indicated to the provincial government that it seemed to me that as long as they were charging bus drivers for driving buses they could expect drivers not to drive them, and that if that went on I only had one solution. That was to use the power I had under the National Transportation Act to take the buses out of the control of that particularly peculiar group and particularly the peculiar Minister of Transport who was there at that particular point in time and since has been removed, thank God. That, therefore, it seems to me, was also consultation in that I showed only one course of action that I had. I put it before the government and they just went on charging drivers if they were going to step into the buses, and that was pretty peculiar.

Mr. Crosbie: Are you going to answer the question? What about your Canadian Transport Commission?

[Translation]

Par conséquent, ces autobus du CN dépendent maintenant de la Commission canadienne des Transports qui n'a ni les installations ni le personnel nécessaires ou alors qui a été empêchée en quelque sorte de prendre une décision relativement rapidement. Donc, ce service d'autobus a augmenté deux fois ses tarifs depuis 1976, et une de ces augmentations n'a pas été entérinée par une décision de la Commission.

Je demande donc à monsieur le ministre de m'indiquer d'où vient la difficulté. Est-ce qu'il va examiner l'affaire? Est-ce que la Commission canadienne des Transports a besoin de plus de personnel? Pourquoi attendons-nous une décision depuis novembre 1977 pour une augmentation qui est déjà appliquée?

M. Lang: Tout d'abord, monsieur le président, je ferai remarquer à M. Crosbie qu'il n'a pas raison de dire que nous avons retiré ces autobus sans qu'il y ait eu consultation en 1976.

M. Crosbie: Pourtant, ils ont été enlevés.

M. Lang: A l'époque, il s'agissait d'un membre d'un gouvernement qui se comportait particulièrement stupidement. Lorsque la province de Terre-Neuve a refusé d'arrêter de poursuivre les conducteurs d'autobus et qu'alors le CN a été convaincu qu'il devait demander la permission de la Commission provinciale pour faire augmenter ses tarifs, on a déclaré au CN: «Vous vous présentez à la commission provinciale pour demander des augmentations de tarifs mais vous ne vous occupez pas de prouver vos dépenses parce que la loi provinciale ne s'applique pas à vous et, à ces fins, vous constituez des autobus du gouvernement fédéral». Le CN a répliqué: «Nous allons devoir fonctionner comme si nous n'étions pas sujets à vos lois». Chaque fois qu'un conducteur d'autobus voulait conduire on a intenté un procès contre lui. Aussi le CN a arrêté son service et Terre-Neuve s'est trouvée pendant quelques jours sans autobus et un député de Terre-Neuve, même Conservateur, a exigé qu'on prenne des mesures. Et il a applaudi au fait que nous ayons agi de la seule façon possible qui était celle de retirer les autobus de la juridiction de Terre-Neuve et de les mettre sous juridiction fédérale. C'est ce que nous avons fait et les autobus fonctionnaient le lendemain à la grande satisfaction du député de Terre-Neuve.

D'autre part, il y a eu consultation avec le gouvernement provincial et j'ai fait savoir au gouvernement provincial que tant qu'il accuserait les conducteurs d'autobus de travailler, les autobus ne pourraient marcher et que je n'avais qu'un seul recours. Ce recours c'était les pouvoirs que me donnait la loi nationale sur les transports qui me permettait de retirer les autobus du contrôle de ce groupe et particulièrement de l'emprise de ce curieux ministre des Transports qui était en fonction à l'époque, et qui, depuis, Dieu merci, a été retiré de cet emploi. Il me semble qu'il y a eu consultation et que je n'ai utilisé que le seul recours que j'avais. J'avais expliqué au gouvernement provincial la situation et il a continué à accuser les conducteurs.

M. Crosbie: Mais répondrez-vous à la question? Qu'en est-il de la Commission canadienne des Transports?

[Texte]

• 2150

Mr. Lang: The Canadian Transport Commission, of course, Mr. Chairman, is an independent tribunal judging these matters, I do not interfere with its operations, and indeed hon. members all over the House would criticize me if I walked in to interfere with the Canadian Transportation Commission.

Now, does it need more people? It may well be, and we will have to look at that. But of course that is a very serious matter when the government is trying very, very hard to keep down the number of people employed in the whole government apparatus and trying to keep the spending down in every way.

I do not know the particular reason for delay in this case, and indeed Mr. Crosbie himself, Mr. Chairman, was not even sure whether the judgment had been out, I gather. I must say if he had given me notice of his concern I would have checked that, but he did not. And so I will now check it, since he has given me notice here, and I will see whether they have a problem of manpower or whether they do not.

Mr. Crosbie: But this minister knows that we have 10 minutes and therefore let me just say this, that the Minister took these buses from the jurisdiction of the Board of Commissioners of the Public Utilities of Newfoundland without any just cause and he now has them under a federal government agency that has been seven months without giving a decision on whether or not there should be a bus fare increase of 15 per cent, and which allows CN buses to take the 15 per cent increase and to charge their customers for the last seven months an extra 15 per cent when they do not know yet whether it is legally properly imposed or not. Now, if the Minister thinks this is an improvement to the consumers of Newfoundland and to transportation users in Newfoundland, he has another think coming. And the Minister and his government are responsible for transferring it from Newfoundland jurisdiction, where we never had that problem and where the decisions came down quickly and were done regularly. And if the Canadian Transport Commission has now found that that fare increase was not justified, how the hell are they going to give the money back to the people who used the buses for the last seven months? It is gross negligence, wanton and wilful misconduct, and the Minister should get his eye on his agencies and do not give us this fididdle that they are an independent agency. The Minister is responsible for them and he has taken those buses and put them there, and now there is something fundamentally wrong because they cannot even give a decision in seven months.

I have another question, Mr. Chairman, now that we have that thing settled.

The Chairman: Order, please.

Mr. Crosbie: I do not like to have to talk this fast but time is so short around here. What happened to the ferry subsidy that the Minister, with his user-pay, with his miserly... if he stepped over a nickel what-not-would-snap-at-it attitude. What has happened to the ferry services that are being subsidized, most of them being in the district of the member for Gander-Twillingate, who is standing by silently doing nothing about it.

[Traduction]

M. Lang: La Commission canadienne des transports naturellement constitue un tribunal indépendant et je ne me mêle pas de ses affaires car si je le faisais, je serais critiqué partout à la Chambre.

A-t-elle besoin de plus de personnel? Cela se peut, et il nous faudra examiner cette question. Mais cela n'est pas facile naturellement lorsqu'on cherche à réduire partout au sein du gouvernement les dépenses de toutes les façons.

Je ne sais pas quelle a été la raison du retard dans ce cas et M. Crosbie lui-même n'est pas sûr que le jugement n'a pas été rendu, je le suppose. Si M. Crosbie m'avait indiqué ce qui l'inquiétait, j'aurais vérifié, mais il ne l'a pas fait. Je vais donc vérifier cette question et voir si c'est une question de personnel.

M. Crosbie: Le ministre sait que nous avons dix minutes à notre disposition et par conséquent, je répète que ces autobus ont été retirés à la Commission des services publics de Terre-Neuve sans cause valable et que ces autobus sont maintenant sous la juridiction d'un organisme fédéral et que, depuis sept mois, il n'y a pas eu de décision sur l'augmentation de 15 p. 100 et les tarifs. Donc, depuis ces derniers sept mois, les usagers doivent payer 15 p. 100 de plus alors qu'on ne sait pas si cette mesure est légale. Si le ministre pense qu'il s'agit là d'une amélioration de la situation pour les clients à Terre-Neuve et les usagers, il se trompe. C'est le ministre et son gouvernement qui sont responsables de ce retrait des autobus de la juridiction de Terre-Neuve où il n'y avait pas eu de problème et où les décisions se faisaient rapidement. Si la Commission canadienne des transports a décidé que cette augmentation de tarif était injustifiée, comment va-t-elle rembourser l'argent aux usagers pour ces derniers sept mois? Voilà donc de la négligence et une façon capricieuse de se conduire et le ministre devrait surveiller ses agences et ne pas prétendre qu'il s'agit là d'organismes autonomes. Le ministre est responsable de cet organisme, c'est lui qui a mis ces autobus où ils sont et il y a quelque chose qui fondamentalement ne va pas si on ne peut pas prendre de décision pendant une période de sept mois.

J'ai une autre question à poser, monsieur le président.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Crosbie: Je n'aime pas parler si vite mais on a si peu de temps ici. Qu'est-il arrivé au sujet de cette subvention pour les services de traversier car le ministre, avec sa façon mesquine de procéder... j'aimerais savoir ce qu'il en est au sujet de ces services qui sont, pour la plupart, dans le district du député de Gander-Twillingate et qui reste là sans rien dire.

[Text]

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Minister to be, minister to be.

Mr. Crosbie: And the Belle Isle ferry service, the ferry service to St. Brendan's, the ferry service to Fogo Island, the ferry services to Blanc-Sablon to Ste-Barbe. There are seven ferry services which have been subsidized by the federal government and the Minister has told the Newfoundland government that he is going to cut out the subsidies as of the end of March. Could the Minister tell whether he has cut out the subsidies as at the end of March, or is he continuing the subsidies? What is the position now with respect to the federal government trying to get out of keeping those services operating and pushing them over on to a province that has the financial problems of the Province of Newfoundland, which are only minor, I agree, compared with the financial problems of the Government of Canada under the great \$11.5 billion deficit budget that the Minister and his colleagues have put the people of Canada under.

I will now ask him, however, if he is carrying on with these . . .

Mr. Harquail: That is more than 10 minutes.

Mr. Crosbie: No, it is not 10 minutes. Is he carrying on with these ferry subsidies, or is he going ahead and committing political hari-kari for the member for Gander-Twillingate by cutting them out?

Mr. Baker (Gander-Twillingate): Hear, hear!

Mr. Lang: Well, Mr. Chairman, first of all, it really hardly fits for a former Newfoundland minister to talk about our \$11.5 billion deficit which would be a lot smaller if the Government of Newfoundland were running its affairs in a somewhat better way and we would not have to pay a half billion dollars to it every year. The fact of the matter is that the present . . .

Mr. Crosbie: Look what I inherited.

Mr. Lang: . . . Minister of Transport from Newfoundland and I are having very good and reasonable discussions. Of course I would never take such a step as Mr. Crosbie suggested, as to simply unilaterally talk about terminating the services. But we are looking at ways in which we can better have the province involved in the over-all operating of these ferries. They build roads alternative to ferries in some places, they build a variety of alternative facilities, and it makes some sense to have the local government on the scene actually in charge of the over-all operation of the ferry system. We have worked out a very satisfactory arrangement like that on the West Coast with British Columbia. Now the ferries there, which before were partly subsidized by the federal government, partly operated by the provincial government . . .

• (2155)

Mr. Oberle: When were they ever subsidized?

Mr. Lang: . . . and there was a mishmash of one thing and the other, have now been brought together under one policy where we pay a certain amount of money, and it is certain, and the Province of British Columbia is responsible for the general operation and management of the ferry system . . .

[Translation]

M. Baker (Gander-Twillingate): Futur ministre . . .

M. Crosbie: Et qu'en est-il au sujet du service de traversier de Belle Isle, de celui allant à St. Brendan, de celui allant à Fogo Island, des services allant à Blanc-Sablon, à Ste-Barbe. Il y a sept services de traversier subventionnés par le gouvernement fédéral et le ministre a indiqué au gouvernement de Terre-Neuve qu'il va couper les subventions pour la fin de mars. Le ministre peut-il nous dire si cette mesure a été prise? Le gouvernement fédéral essaie de se retirer de ces opérations et de les transférer à la province comme celle de Terre-Neuve qui a aussi ses problèmes financiers, bien qu'ils soient petits par rapport à ceux du gouvernement du Canada avec son budget déficitaire de 11.5 milliards de dollars.

Je vais donc demander au ministre s'il continue à . . .

M. Harquail: Vous avez dépassé vos dix minutes.

M. Crosbie: Non. Est-ce que le ministre continue à subventionner ces traversiers ou est-ce qu'il veut aller de l'avant et supprimer ce qui serait un hara-kiri politique pour le député de Gander-Twillingate.

M. Baker (Gander-Twillingate): Bravo!

M. Lang: Monsieur le président, il ne sied pas tellement à un ancien ministre de Terre-Neuve de parler de déficit de 11.5 milliards de dollars, déficit qui serait plus petit si le gouvernement de Terre-Neuve gérât mieux ses affaires et que nous n'avions pas à lui payer un demi million de dollars chaque année. En fait . . .

M. Crosbie: Voyez ce dont j'ai hérité.

M. Lang: . . . le ministre des Transports de Terre-Neuve et moi avons eu de très bonnes et très raisonnables discussions. Naturellement, je ne prendrai jamais unilatéralement des mesures, comme M. Crosbie le prétend, pour mettre fin à ces services. Mais nous cherchons des moyens pour impliquer à la province par exploitation de ces traversiers. A certains endroits, on construit des routes qui pourront remplacer les traversiers, on construit toutes sortes d'installations de rechange et il est naturel que le gouvernement de l'endroit soit responsable en fait de l'ensemble de l'opération du système des traversiers. Nous avons mis au point un arrangement fort satisfaisant comme celui qui a été conclu sur la côte ouest avec la Colombie-Britannique. Certes, là-bas, les traversiers étaient subventionnés, auparavant, en partie par gouvernement fédéral et en partie par le gouvernement provincial . . .

M. Oberle: Ont-ils jamais été subventionnés?

M. Lang: . . . et il y a eu quelques changements, une politique a été élaborée en vertu de laquelle nous versons un certain montant et c'est la province de la Colombie-Britannique qui est responsable de la gestion des services de traversiers . . .

[*Texte*]

Mr. Oberle: They always have had it.

Mr. Lang: ... of both that which we used to subsidize and that which they used to operate.

Mr. Oberle: You never subsidized the B.C. ferries.

Mr. Lang: We have now the same kind of proposal before Newfoundland and the present Minister of Transport of Newfoundland has indicated to me a general willingness to go in that direction. We are looking at the final details of the arrangement and we may well have a good arrangement as a result.

The Chairman: Thank you, Mr. Crosbie.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Order, please. The time is getting short and you are just taking time away from other members that might get a few questions in.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, I was not going to ask a question but I want to give the Minister the opportunity to correct something that he has just stated in his answer to my colleague, Mr. Crosbie. He said that previously the B.C. government did not have as much control over its ferry system because there was a federal subsidy. Mr. Chairman, there was never a federal subsidy for the B.C. ferry system before 1975. I am sure that the Minister would like the opportunity to correct this statement that he has just made.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I am absolutely astounded that a member from British Columbia, particularly a Northern British Columbia member, would talk about there not being subsidies for British Columbia ferries ...

Mr. Baker (Gander-Twillingate): It is shameful!

Mr. Lang: ... when \$4 million went in to subsidizing the northland ferry system alone not to mention many others.

Mr. Oberle: Mention the others.

Mr. Lang: Well, there were the ones in the southern route as well—the name escapes me now.

Mr. Oberle: Come on.

Mr. Lang: The honourable member said there were none. Mr. Oberle, do you not remember the \$4 million directed to the northland ferry system?

Mr. Oberle: Oh, all right.

Mr. Lang: And here he is from British Columbia, Mr. Chairman, and he does not know about the ...

Some hon. Members: Shame, shame!

The Chairman: Order, please.

[*Traduction*]

M. Oberle: Elle l'a toujours été.

M. Lang: ... de ceux que nous subventionnions et de ceux dont elle assurait le fonctionnement.

M. Oberle: Vous n'avez jamais subventionné les traversiers de la Colombie-Britannique.

M. Lang: ... le même genre de proposition nous a été soumis à propos de Terre-Neuve. Le ministère des Transports de Terre-Neuve m'a indiqué sa province était prête à aller dans cette direction. Nous sommes en train de régler les derniers détails et il est fort probable que l'on arrive à un arrangement satisfaisant.

Le président: Merci, monsieur Crosbie.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, permettez-moi d'invoquer le Règlement.

Le président: Il ne nous reste plus beaucoup de temps et vous risquez d'empêcher certains autres membres de poser des questions.

M. Oberle: Monsieur le président, je ne voulais pas poser une question, je voulais donner au Ministre l'occasion de corriger un point qu'il a signalé dans sa réponse à mon collègue, M. Crosbie. Il a déclaré qu'auparavant le gouvernement de la Colombie-Britannique ne contrôlait pas les services de traversiers autant que maintenant en raison de la subvention fédérale. Monsieur le président, le fédéral n'a jamais subventionné les services de traversiers de la Colombie-Britannique avant 1975. Je suis certain que le Ministre voudra profiter de cette occasion pour corriger la déclaration qu'il vient de faire.

M. Lang: Monsieur le président, je suis particulièrement surpris qu'un membre de la Colombie-Britannique, et en particulier un membre représentant une circonscription du nord de cette province dise que les services de traversiers de la Colombie-Britannique n'ont pas été subventionnés ...

M. Baker (Gander-Twillingate): C'est une honte!

M. Lang: ... alors que l'on a engagé 4 millions de dollars pour subventionner les services de traversiers du Nord, pour ne pas signaler les autres.

M. Oberle: Signalez donc les autres.

M. Lang: Il y a également ceux du sud ... je ne me souviens plus des noms.

M. Oberle: Allez, allez.

M. Lang: Le député vient de dire que ces services n'étaient pas subventionnés. Monsieur Oberle, ne vous souvenez-vous pas des 4 millions de dollars engagés au titre des services de traversiers du Nord?

M. Oberle: Oh, d'accord.

M. Lang: Monsieur le président, voici un député qui représente une circonscription de la Colombie-Britannique et qui ne sait même pas ...

Des voix: C'est une honte!

Le président: Un peu de calme, je vous prie.

[Text]

Mr. Oberle: There was never any subsidy for the extension of the Trans Canada Highway as there was in other regions. Misrepresentation of the facts is what that is.

Mr. Baker (Gander-Twillingate): He is not from British Columbia.

The Chairman: Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, I had hoped to pose a few questions regarding the Atlantic area regarding Dash 7 and the air passenger service under the main estimates, however, I will defer to Mr. McIsaac so we will have an opportunity, since the Minister was prevented from speaking earlier, to hear answers to some questions regarding the Noel Hall report. In the meantime I must prepare myself to answer some questions of the House . . .

Mr. Malone: Is this a makeup test?

Mr. Harquail: . . . that are being brought to us regarding the Hall report and other reports.

An hon. Member: You are a good man.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. If I might just ask, we only have a few minutes left and I would like to share it so please be brief. I have Mr. McIsaac and then Mr. MacKenzie.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, my questions will be very brief and I think the answers will be of interest to my friends opposite in view of their interest in the Hall report on grain handling and transportation. I will not repeat my earlier remarks that I am surprised at their new-found interest. I can conclude it is a smokescreen for their total inability to put forward any semblance of a national policy of their own.

I have two or three questions for the Minister. Has the Minister met with the Chairman or other members of the Hall Commission since the report was tabled? Second, has he met any farm organization, and I am thinking of the various groups throughout the Prairie area? The elevator companies, who are very directly and very much affected by many of the recommendations contained in the Hall report, the Saskatchewan Association of Rural Municipalities and the Pallister Wheat Growers Association are only some of those that come to mind. Has the Minister met with any of those producer organizations and others whose interests are very much at stake? Third, how many of these groups, giving some of the names and some of the instances, has he had consulted on the Hall Commission report?

Mr. Lang: Mr. Chairman, after the Hall Commission report was in my hands and, indeed, before it was printed in its final form and, therefore, available for distribution, I had the opportunity to meet a number of times with the members of the commission and talked at some length with them about their recommendations and went over them with them. At the end of those meetings, I was satisfied that I had a clear understanding of what they were recommending. Indeed, I have always been so impressed with the fact that the recom-

[Translation]

M. Oberle: On n'a jamais subventionné l'extension de la route transcanadienne alors qu'on l'a fait dans les autres régions. Les faits sont présentés de façon erronée. Un point c'est tout.

M. Baker (Gander-Twillingate): Il n'est pas de Colombie-Britannique.

Le président: Monsieur Harquail.

M. Harquail: Monsieur le président, je voulais poser quelques questions concernant la région atlantique à propos du Dash 7 et des services aériens voyageurs et ce dans le cadre de l'étude du budget. Cependant, je laisserai ma place à M. McIsaac afin qu'il puisse poser des questions à propos du rapport Noel Hall. En attendant, je dois me préparer à répondre à certaines questions qui seront posées en Chambre . . .

M. Malone: S'agit-il d'un repêchage?

M. Harquail: . . . à propos, entre autres, du rapport Hall.

Une voix: Vous êtes bon.

Le président: Merci, monsieur Harquail. J'aimerais que l'on partage les quelques minutes qui nous restent aussi vous demanderais-je d'être bref. M. Mackenzie aura la parole après M. McIsaac.

M. McIsaac: Monsieur le président, mes questions seront brèves et je pense que les réponses qu'on y fera intéresseront mes amis d'enfance parce qu'elles ont trait au rapport Hall sur la manutention et le transport des céréales. Je ne répéterai pas ce que j'ai dit auparavant quand je me suis montré surpris du nouvel intérêt qu'ils nourrissent à ce propos. Je ne puis qu'en conclure qu'il visent ainsi à cacher leur incapacité à élaborer un semblant de politique nationale en ce domaine.

J'aurais deux ou trois questions à poser au Ministre. A-t-il rencontré le président ou des membres de la Commission Hall depuis que celle-ci a déposé son rapport? Deuxièmement, a-t-il rencontré des représentants des associations agricoles, et je pense à divers groupes des Prairies, notamment aux sociétés d'éleveurs qui subissent l'incidence directe d'un grand nombre des recommandations du rapport Hall, à l'Association de la Saskatchewan des municipalités rurales (Saskatchewan Association of Rural Municipalities) et à l'Association des producteurs de blé de Pallister (Pallister Wheat Growers Association)? Le Ministre a-t-il rencontré des représentants de ces associations de producteurs et d'autres associations dont les intérêts sont en jeu à ce propos? Troisièmement, combien de ces groupes ont été consultés à propos du rapport de la Commission Hall? J'aimerais que le Ministre nous donne des noms et des exemples?

M. Lang: Monsieur le président, j'ai rencontré à plusieurs reprises les membres de la Commission Hall et nous avons étudié ensemble les recommandations qu'ils envisageaient de formuler avant la publication du rapport et avant donc sa distribution. A l'issue de ces rencontres, j'ai estimé comprendre parfaitement quelles étaient les mesures qu'ils allaient recommander. J'ai d'ailleurs toujours été impressionné par la clarté des recommandations et c'est pourquoi on désirait tant que l'on revienne sur ce sujet. Je croyais qu'il n'était pas

[Texte]

mendations have been so clear that I have never understood why there was this great wish to have further elaboration on them. I thought that they stood by themselves. At that point the important thing was for the government to do two things. One was to consult again with farm organizations on the details of implementation, and the other was to see how much money we could find to carry out some of the very important recommendations which would cost a lot of money.

• 2200

With the farm organizations the meetings were particularly important, because one of the recommendations, like the one set up the prairie rail authority, was new on the table with the Hall Commission report itself. It was not much discussed by organizations and by people presenting briefs before the Hall Commission, so it was a very important one to discuss with organization.

I have had a couple of very formal meetings with some 30 or 35 groups representing the prairie farm agricultural interest all assembled together. They included: the Saskatchewan pool; the Manitoba pool; the Alberta pool; Cargill; Pioneer, and so on representing the elevator companies; the United Grain Growers Limited; Palliser; Unifarm, which is the largest farm organization, I think, in the country in terms of individual members; the Saskatchewan Federation of Agriculture; Manitoba Farm Bureau; rural municipalities associations of Alberta; Manitoba; Saskatchewan, and so on. We had extremely good meetings and the one thing that was unanimous was that they did not want a prairie rail authority to become an operating arm of another railroad. Instead they favoured the approach of the prairie rail action committee to try to deal with the issues which were before us.

In addition to that I had many meetings with individual producers and groups; I think I probably had about 15 farm meetings spread throughout the Prairie region where I talked to individual farmers to set their views as well.

Mr. McIsaac: Just for the record, Mr. Chairman, did I hear the Minister say 30 or 35 different farm groups, is that correct?

Mr. Lang: Yes, that is right, Mr. Chairman.

Mr. McIsaac: I think that is a tremendous record and real evidence . . .

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. McIsaac: . . . of the fact that the Minister and the government took that report and immediately went to work with it within a matter of days by meeting with these groups all across the Prairies.

Perhaps the Minister can supply the figure of how many miles of rail lines that . . .

Mr. Murta: Do you not have it written down?

Mr. McIsaac: . . . were in doubt for many, many years while our friends in opposition both here and elsewhere went around decrying the fact there was uncertainty about these lines. We

[Traduction]

nécessaire de les commenter. A ce moment-là, il importait au gouvernement de prendre deux genres de mesures. D'une part, il allait lui falloir consulter à nouveau les associations agricoles à propos des détails de l'application des recommandations et, d'autre part, il allait devoir déterminer quelles sommes qui allaient être disponibles pour donner suite à certaines des recommandations les plus importantes.

Les réunions avec les représentants des associations agricoles ont été particulièrement importantes étant donné que l'une des recommandations était tout à fait nouvelle, celle notamment concernant les chemins de fer des Prairies. Comme ce point n'avait pas été étudié de façon approfondie lors des audiences de la Commission Hall, il était important d'en parler avec les représentants des associations agricoles.

Dans le cadre de réunions très officielles, j'ai donc rencontré quelque 30 à 35 groupes représentant les intérêts agricoles des Prairies. Je pense, entre autres, au Syndicat du blé de la Saskatchewan, à celui du Manitoba, à celui de l'Alberta, à Cargill, à Pioneer et à d'autres groupes représentant les sociétés d'éleveurs, à la *United Grain Growers Limited*, à *Palliser*, à *Uniform*, l'association agricole la plus importante du pays par le nombre de ces membres, à la Fédération de l'Agriculture de la Saskatchewan *Saskatchewan Federation of Agriculture*, au Bureau agricole du Manitoba *Manitoba Farm Bureau*, aux associations des municipalités rurales de l'Alberta, du Manitoba, de la Saskatchewan et ainsi de suite. Ces réunions ont été extrêmement fructueuses, il est ainsi clairement apparu que l'on ne voulait pas que cette société des chemins de fer des Prairies devienne le prolongement d'une autre société de chemins de fer. En fait, on préférerait que le comité d'action sur les chemins de fer des Prairies s'efforce de résoudre les problèmes dont nous étions saisis.

J'ai en outre rencontré des producteurs et d'autres associations: à 15 reprises, environ, j'ai rencontré des agriculteurs dans divers endroits de la région des Prairies afin de connaître leurs opinions.

M. McIsaac: Monsieur le président, aux fins du compte rendu, j'aimerais que le ministre nous dise s'il a bien parlé de 30 à 35 associations agricoles différentes?

M. Lang: Oui, monsieur le président, c'est exact.

M. McIsaac: Voilà un chiffre extraordinaire qui prouve véritablement . . .

Des voix: Bravo!

M. McIsaac: . . . que le ministre et le gouvernement se sont mis au travail immédiatement après la publication du rapport et qu'ils ont organisé des réunions avec ces divers groupes dans toute la région des Prairies.

Peut-être le ministre pourrait-il nous donner des précisions quant à la longueur de lignes de chemins de fer . . .

M. Murta: N'avez-vous pas cela par écrit?

M. McIsaac: . . . qui ont fait l'objet d'incertitude pendant de nombreuses années compte tenu de l'attitude de nos amis de l'opposition. Il s'agit de plusieurs milliers de milles de lignes

[Text]

have settled the uncertainty of several thousand miles of line, and we have gone on to rebuild. Perhaps the Minister could give some figures on the spending he spoke about, the money that had to be found for this report.

Mr. Lang: Mr. Chairman, the principal recommendations included the transferring to the basic rail network of 1,813 miles of line. Of course, the rebuilding of all those lines, including the ones that were declared permanent as the Hall Commission started its work, we analysed would cost in the order of \$700 to \$800 million. We immediately committed the first \$100 million of those dollars to the rebuilding for the first year and a half thus getting the program going within months of the time the report was actually on the table. We have now committed the additional \$600 million for the complete rebuilding of the basic rail network.

Now there are those who say that \$600 million or \$700 million is not very much money, but I am very surprised to hear that said. That, of course, is in addition to all that it will cost to maintain and operate those rail lines and pay the railways the difference between the Crow and what it really costs to move that grain. We have not made that additional payment to the railways yet and that, as I have explained many times, is a simple matter of the problem of current fiscal restraint. So we have committed \$700 million for rail rebuilding, actually rebuilding the lines, and \$255 million for hopper cars, which is \$1 billion of taxpayers money that we have put into the rail system, and for every dollar committed, we have a dollar of value.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. McIsaac: One final question, Mr. Chairman, to the Minister. Is the Minister telling us that there are lines already being rebuilt as a result of the Hall Commission report? Are there lines already being rebuilt and upgraded?

An hon. Member: The same old story.

Mr. Lang: Yes. You recall that the report was made public in the middle of May; we had the commitment of money from the government by the middle of the summer and we actually began construction of the Conquest subdivision, which was the first one to be begun, in September of that year and some 50 miles of construction were completed in October. I think it would be very useful if this Committee saw some film presentation of the before and after situation of that line to demonstrate how important that has been in that area.

• 2205

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: Thank you, Dr. McIsaac.

Mr. McKenzie.

An hon. Member: Let us see this bill, that is a fact . . .

Some hon. Members: It is ten o'clock.

[Translation]

qu'il va falloir reconstruire. Peut-être le ministre pourrait-il nous donner des chiffres à propos des dépenses qu'il faudra engager pour donner suite aux recommandations du rapport.

M. Lang: Monsieur le président, les principales recommandations prévoient le transfert de 1,813 milles de lignes au réseau de base. La reconstruction et la remise en état de toutes ces lignes, y compris celles qui ont été déclarées permanentes lorsque la Commission Hall a débuté ses travaux, coûtera environ 700 à 800 millions de dollars. Nous avons immédiatement engagé une tranche de 100 millions de dollars au titre de la reconstruction pour la première année et demie, ce qui fait que le programme a été lancé quelques mois seulement après le dépôt du rapport. Nous avons maintenant engagé les 600 millions de dollars restants afin d'achever la reconstruction du réseau de base.

Certains diront que ces 600 ou 700 millions de dollars ne représentent pas un montant important, ce qui me surprend considérablement. Ces montants viennent en plus des coûts d'entretien et de fonctionnement servent aussi à verser aux sociétés de chemins de fer la différence entre les tarifs du Pas du nid du corbeau et le coût réel du transport des grains. Les paiements supplémentaires aux sociétés de chemins de fer n'ont vraiment pas encore été faits parce que, comme je l'ai expliqué à maintes reprises, il y a tout simplement à l'heure actuelle des problèmes d'ordre fiscal. Nous avons donc engagé 700 millions de dollars au titre de la reconstruction des lignes et 255 millions de dollars au titre des wagons-trémies ce qui représente donc au total 1 milliard de dollars de l'argent des contribuables injectés dans le secteur des chemins de fer; et les investissements seront rentabilisés au maximum.

Des voix: Bravo!

M. McIsaac: Monsieur le président, permettez-moi de poser une dernière question au ministre. Le ministre veut-il nous dire que, si les lignes sont en voie de reconstruction, c'est en raison du rapport de la Commission Hall? Est-on déjà en train de les reconstruire et de les remettre en état?

Une voix: Toujours la même histoire.

M. Lang: Oui. Vous vous rappelez que le rapport a été publié au milieu du mois de mai; le gouvernement s'était engagé à consacrer des fonds à ce propos pour le milieu de l'été et nous avons commencé la construction sur la sous-division Conquest en septembre de cette année-là; il s'agissait donc des premiers travaux, et, en octobre, on avait construit 50 milles de ligne. Je pense que les membres du comité devraient voir des films de la région pris avant et après les travaux pour qu'ils constatent l'importance de la construction de la ligne dans cette région.

Des voix: Bravo!

Le président: Merci, monsieur McIsaac.

Monsieur McKenzie.

Une voix: Voyons ce projet de loi, il s'agit . . .

Des voix: Il est 10 heures.

[Texte]

Mr. McKenzie: Keep my name for the next time the Minister is back. Carry on with the names you have on the list for next time around.

The Chairman: Okay, if that is agreeable . . .

Mr. McKenzie: Not tomorrow night, that is the Transport Commission.

The Chairman: I will keep that name and you will be first on the list when the Minister returns, Mr. McKenzie.

Mr. Roy: I will put my name too, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you. We will stand Votes 1 and 5, and because of the mêlée, the schedule as I have read it has been agreed to. That is agreed.

I thank the Minister and his officials for appearing at this very active, and painful, meeting. The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

M. McKenzie: Gardez mon nom sur la liste pour la prochaine fois que le ministre comparaitra devant nous. Gardez les mêmes noms sur la liste pour la prochaine fois.

Le président: Si c'est d'accord . . .


M. McKenzie: Pas demain, nous entendrons les représentants de la Commission des transports.

Le président: Monsieur McKenzie, votre nom sera en tête de liste le jour où le ministre reviendra témoigner devant nous.

M. Roy: Monsieur le président, voulez-vous bien inscrire également mon nom sur cette liste.

Le président: Merci. Les crédits 1 et 5 sont réservés; je crois que le programme a été adopté. Adopté.

Je remercie le ministre et ses collaborateurs d'avoir comparu devant nous dans le cadre de cette séance, à la fois très active et très pénible. Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.

	Canada	Postes
	Post	Canada
	Postage paid	Port payé
Third Third class class		
K1A 0S7 HULL		

If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 31

Tuesday, May 30, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 31

Le mardi 30 mai 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1978-79: Votes 80 and 85—
Canadian Transport Commission under
TRANSPORT

CONCERNANT:

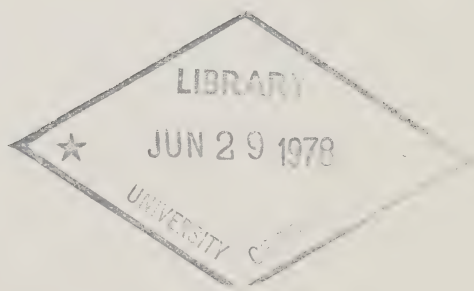
Budget principal 1978-1979: crédits 80 et 85—
Commission canadienne des transports sous la
rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Baker (<i>Gander-Twillingate</i>)	Crosbie
Bussières	Dionne (<i>Kamouraska</i>)
Caron	Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)
Comtois	Flynn
Condon	Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

Harquail	Murta
Malone	Nystrom
Mazankowski	Ritchie
McKenzie	Roy (<i>Laval</i>)—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, May 30, 1978:

Mr. Ritchie replaced Mr. Oberle;

Mr. Malone replaced Mr. McCain;

Mr. Comtois replaced Mr. McIsaac;

Mr. Douglas (*Bruce-Grey*) replaced Mr. Béchard;

Mr. Bussières replaced Mr. Langlois;

Mr. Condon replaced Mr. Hopkins;

Mr. Baker (*Gander-Twillingate*) replaced Mr. Smith
(*Saint-Jean*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 30 mai 1978:

M. Ritchie remplace M. Oberle;

M. Malone remplace M. McCain;

M. Comtois remplace M. McIsaac;

M. Douglas (*Bruce-Grey*) remplace M. Béchard;

M. Bussières remplace M. Langlois;

M. Condon remplace M. Hopkins;

M. Baker (*Gander-Twillingate*) remplace M. Smith
(*Saint-Jean*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 30, 1978
(33)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:15 o'clock p.m. this day, the Vice-Chairman, Mr. Collenette, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Bussièrès, Collenette, Comtois, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Harquail, Malone, Mazankowski, Nystrom and Ritchie.

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: Mr. E. J. Benson, President; Mr. G. Cooper, Executive Director, Rail Transport Committee; Mr. Harris Arbique, Secretary.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, March 1, 1978, relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979. (See *Minutes of Proceedings and Evidence for Wednesday, March 15, 1978.*)

The Chairman called Votes 80 and 85 relating to the Canadian Transport Commission under Transport.

The witnesses answered questions.

At 9:08 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 30 MAI 1978
(33)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 15 sous la présidence de M. Collenette (président).

Membres du Comité présents: MM. Bussièrès, Collenette, Comtois, Condon, Douglas, (*Bruce-Grey*), Harquail, Malone, Mazankowski, Nystrom et Ritchie.

Témoins: De la Commission canadienne des transports: M. E. J. Benson, président; M. G. Cooper, directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer; M. Harris Arbique, secrétaire.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 1^{er} mars 1978 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. (*Voir procès-verbal et témoignages du mercredi 15 mars 1978.*)

Le président met en délibération les crédits 80 et 85 portant sur la Commission canadienne des transports sous la rubrique Transports.

Les témoins répondent aux questions.

A 21 h 08, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, May 30, 1978

• 2014

[Text]

The Vice-Chairman: The Committee will come to order. Since we have five members we can now hear evidence.

A motion was brought forward last night by Mr. Forrestall, and a decision is ready to be entered into the record but only at the appropriate time when we have a quorum. I have advised Mr. Forrestall who has another meeting that we will notify him when we do have a quorum, and we will get to consideration of the admissibility of that particular motion.

• 2015

This evening we resume consideration of the Main Estimates for the Fiscal Year ending March 31, 1979, and I am now calling Votes 80 and 85 dealing with the Canadian Transport Commission.

MINISTRY OF TRANSPORT

E—Canadian Transport Commission Budgetary

Vote 80—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—\$24,144,000

Vote 85—Canadian Transport Commission—Contributions, including—\$28,900,000

The Vice-Chairman: Our witness this evening is the Honorable E. J. Benson, President of the Canadian Transport Commission, who throughout the evening will introduce his witnesses as the case may be. I understand that Mr. Benson does not have a prepared statement, so therefore we can get into questions immediately.

Mr. Benson, would you like to say a few words?

Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission): The practice has been with the Canadian Transport Commission that I have not made a prepared statement at the beginning, believing that members understand what the Canadian Transport Commission does and because our annual report is issued just prior to the consideration of the estimates.

I have with me today here at the table Mr. Harris Arbique, who is the Secretary of the Commission, and Mr. Scoulfield, the Financial Adviser of the Commission.

I might say that members may be interested in knowing that this is probably the last appearance of Mr. Arbique, who is going to retire in June and who I think has been of great assistance to both members and the Commission since its formation.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Benson: I will be pleased to try to answer questions.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benson. Mr. Mazankowski.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 31 mai 1978

[Translation]

Le vice-président: A l'ordre, s'il vous plaît. Puisque cinq députés sont présents, nous pouvons maintenant entendre les témoignages.

M. Forrestall a présenté une motion hier soir; la décision peut être inscrite au procès-verbal, mais seulement lorsque nous aurons le quorum. J'ai dit à M. Forrestall, qui a une autre réunion, que nous le préviendrons lorsque nous aurons le quorum et que nous passerons à l'étude de la recevabilité de sa motion.

Ce soir, nous reprenons l'étude du budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979; j'ouvre maintenant le débat sur les crédits 80 et 85, la Commission canadienne des transports.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

E—Commission canadienne des transports Budgétaire

Crédit 80—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement—\$24,144,000

Crédit 85—Commission canadienne des transports—Contributions, y compris—\$28,900,000.

Le vice-président: Notre témoin, ce soir, est l'honorable E. J. Benson, président de la Commission canadienne des transports, qui nous présentera au cours de la soirée ses collaborateurs, lorsqu'ils répondront à des questions. J'ai cru comprendre que M. Benson n'avait aucune déclaration écrite; donc, nous pouvons passer immédiatement aux questions.

Monsieur Benson, aimeriez-vous dire quelques mots?

L'hon. E. J. Benson (président, Commission canadienne des transports): J'ai toujours eu l'habitude, lorsque je comparais au nom de la Commission canadienne des transports, de ne pas faire de déclaration au début, sachant que les députés comprennent le rôle de la Commission canadienne des transports, et parce que notre rapport annuel est publié juste avant l'étude des prévisions budgétaires.

Assis avec moi à la table, aujourd'hui, il y a M. Harris Arbique, secrétaire de la Commission, et M. Scoulfield, conseiller financier de la Commission.

Les députés aimeront peut-être savoir que c'est probablement la dernière comparaison de M. Arbique, qui prendra sa retraite au mois de juin; il a toujours été, je crois, très utile et aux députés et à la Commission, depuis la création de celle-ci.

Des voix: Bravo, bravo!

M. Benson: Je serai heureux de tenter de répondre à vos questions.

Le vice-président: Merci, monsieur Benson. Monsieur Mazankowski.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order before we get to questions.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: In light of the motion that was passed last night in the Committee, which was a motion arising out of the report of the steering committee with respect to the calling of Mr. Justice Emmett Hall and Mr. Fred Anderson before this Committee under consideration of the estimates, have you in fact discussed this motion with the Chairman, and are arrangements being made to have Mr. Hall and Mr. Anderson formally invited to the Committee? If not, is it the intention of the Vice-Chairman and/or the Chairman to summon the steering committee to consider a possible date when we might have Mr. Justice Hall appear before this Committee? I think it is important that this matter be considered very quickly because of the time constraints that are placed upon us and I think also in fairness to give these two witnesses an opportunity to prepare any submission they may want to present before the Committee.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski, as you know, I was unavoidably absent yesterday and the Chairman is unavoidably absent tonight, but we did talk yesterday afternoon before the situation arose to which you refer. There is no doubt that a steering committee meeting will be called at the earliest possibility. I can undertake that as the Chairman for this evening. I expect the Chairman to be back in Ottawa tomorrow and we will discuss this, hopefully tomorrow or Thursday, and the will of the Committee as expressed last night I would think would certainly be discharged, in keeping with normal practice.

Mr. Mazankowski: Are we to take it, then, sir, that we can expect a steering committee meeting to be held within the next day or so?

The Vice-Chairman: As you know, not being the Chairman, it is not within my power to call steering committee meetings. But, as I say, the will of the Committee is usually always followed. If you would like some attestation by myself, I certainly would agree to such a meeting being held tomorrow or Thursday.

Mr. Mazankowski: As a minimum, then, Mr. Vice-Chairman, is it within your power to instruct the Clerk of the Committee to contact Mr. Hall and Mr. Anderson to determine a time that might be suitable to them, given the fact that we have certain time limitations governed by the block system of the Committee? Perhaps it might be advisable to have the Clerk contact these two gentlemen to see when it might be most convenient for them to attend, and he could have that information available to us at the time when the Committee considers their formal invitation.

The Vice-Chairman: I can see no problem, Mr. Mazankowski, to the Clerk's going ahead and doing that before any formal decision is taken by the steering committee to bring the gentlemen in on a particular day. No problem.

If there is no further discussion on the point of order, Mr. Nystrom.

[Traduction]

M. Mazankowski: Monsieur le président, avant de passer aux questions, j'aimerais invoquer le Règlement.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski, un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Vu la motion adoptée hier soir par le Comité, motion découlant du rapport du comité directeur voulant que nous invitions le juge Emmett Hall et M. Fred Anderson à comparaître devant le Comité pendant l'étude des prévisions budgétaires, avez-vous en fait discuté de cette motion avec le président, et est-ce qu'on a songé à prendre des dispositions pour inviter officiellement M. Hall et M. Anderson? Dans le cas contraire, est-ce l'intention du vice-président, ou du président, de convoquer une réunion du comité directeur pour fixer une date possible à laquelle le juge Hall pourrait comparaître devant le Comité? J'estime qu'il est très important que nous étudions la question le plus rapidement possible, car nous devons respecter certains délais, et par égard pour les deux témoins, nous devons leur offrir l'occasion de préparer une déclaration s'ils désirent en présenter une devant le Comité.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski, comme vous le savez, il me fut impossible d'assister à la réunion d'hier, et le président ne pouvait assister à la réunion de ce soir. Mais nous nous sommes entretenus hier après-midi, avant que ne survienne la situation dont vous parlez. Il ne fait aucun doute qu'une réunion du comité directeur sera convoquée le plus tôt possible. En ma qualité de président pour la soirée, je peux prendre cet engagement. Je m'attends à ce que le président soit de retour à Ottawa demain et nous en discuterons, je l'espère, demain ou jeudi, et je suis persuadé qu'il saura donner suite au désir du Comité, tel qu'exprimé hier soir, comme nous le faisons normalement.

M. Mazankowski: Devons-nous donc conclure, monsieur, que nous pouvons nous attendre à ce qu'il y ait une réunion du comité directeur d'ici un jour ou deux?

Le vice-président: Comme vous le savez, n'étant pas le président, il n'est pas en mon pouvoir de convoquer une réunion du comité directeur. Mais comme je l'ai dit, les désirs du Comité sont habituellement respectés. Si vous voulez que je m'engage en mon nom personnel, je puis certainement vous dire que j'accepterais une réunion du comité directeur demain ou jeudi.

M. Mazankowski: Au moins, monsieur le vice-président, est-ce en votre pouvoir de demander au greffier du Comité de communiquer avec M. Hall et M. Anderson, afin de voir quelle date leur conviendrait, compte tenu du fait que notre temps est certainement limité, à cause du régime des comités? Il serait peut-être à conseiller que le greffier communique avec ces deux témoins, pour voir quand il leur serait possible de venir, et ainsi, il aurait les renseignements pour nous les transmettre lorsque le Comité examinera la question de les inviter officiellement.

Le vice-président: Je ne vois pas pourquoi, monsieur Mazankowski, le greffier ne pourrait pas se renseigner avant que le comité directeur ne prenne une décision finale quant à la date de convocation des deux témoins. Il n'y a pas le moindre problème.

S'il n'y a rien d'autre à dire à ce sujet, monsieur Nystrom.

[Text]

Mr. Nystrom: Just very briefly, Mr. Chairman, I wanted to support what Mr. Mazankowski was saying, that we should try to get Mr. Hall and Mr. Anderson down as quickly as possible. I know there is already interest in the Saskatchewan media, and therefore in the Saskatchewan population, that we hear these people as soon as we possibly can. So I just wanted to suggest to you that it is quite urgent as far as I am concerned.

• 2020

The Vice-Chairman: One other aspect that has to be taken into consideration is, of course, the extension for consideration of the Estimates.

Mr. Nystrom: Yes.

The Vice-Chairman: I understand there is general agreement that consideration of the Estimates will be extended to June 12, but there is no formal order that has been made to that effect. Of course, these two gentlemen are appearing under the ambit of the Estimates. So with that proviso thrown in there, I do not think there is any real problem to the gentlemen's coming as soon as the Steering Committee makes the necessary arrangements and issues the formal invitations.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: As a matter of clarification, are you suggesting then that if—we are in a bit of a time constraint element, here—these gentlemen cannot appear before June 12, we may not have adequate terms of reference to hear them? I think, if I remember correctly, last night the vein and the spirit in which Mr. Roy was discussing this motion was that in the event we could not fill in an appropriate time slot to hear these witnesses before the cutoff of June 12, perhaps there might be some disposition on the part of the Committee to consider their appearance after that particular date. I sensed there was general agreement from all members of the Committee to that suggestion, albeit it was not a formal motion or anything like that, but I think there was a general consensus.

The Vice-Chairman: You know, it is May 30 today and the time for the Estimates technically runs out tomorrow unless there is some extension.

Mr. Mazankowski: Right.

The Vice-Chairman: There must be some order of reference for any matter discussed by the Committee, so if the time for the Estimates runs out tomorrow, as it normally would, then there obviously would not be an opportunity for these two gentlemen to be heard, unless there were another reference from the House. The Clerk informs me that we could request a reference. Certainly, the will of the Committee, I think expressed last night in that particular motion and the vote would be respected. So, to be quite frank, Mr. Mazankowski, it is not within my jurisdiction as the Vice-Chairman, to make any particular commitments, that is the Steering Committee's, but I would think, speaking personally, the will of the Committee has been expressed that if the Estimates are extended beyond May 31, then these two gentlemen will be before the Committee at the earliest opportunity.

[Translation]

M. Nystrom: Très brièvement, monsieur le président, je voulais appuyer ce que vient de dire M. Mazankowski, à savoir que nous devrions tenter de convoquer M. Hall et M. Anderson le plus rapidement possible. Je sais que, déjà, la presse, en Saskatchewan, s'intéresse—et, par conséquent, la population de la Saskatchewan aussi—à ce que nous entendions ces témoins le plus tôt possible. Je voulais donc vous faire savoir qu'en ce qui me concerne, j'estime la situation urgente.

Le vice-président: Une autre chose dont il faut bien tenir compte, c'est la prolongation pour l'étude des prévisions budgétaires.

M. Nystrom: Oui.

Le vice-président: On me dit que tous sont d'accord pour prolonger jusqu'au 12 juin l'étude du budget principal des dépenses, mais aucun règlement officiel n'a encore été formulé à cet effet. Bien sûr, c'est dans le cadre de l'étude du budget des dépenses que comparaitraient ces deux témoins. Cette réserve faite, je ne crois pas qu'il existe de problèmes réels quant à la comparution de ces deux témoins aussitôt que le comité directeur aura pris les dispositions nécessaires et aura formulé une invitation officielle.

Le vice-président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'aimerais avoir des précisions; ai-je bien compris que si—notre temps est un peu limité—ces messieurs ne peuvent comparaître avant le 12 juin, nous n'aurons pas d'ordre de renvoi pour les entendre? Je crois que, si j'ai bonne mémoire, hier soir, dans l'esprit de M. Roy, lorsque nous discussions de la motion, il était clair que dans l'éventualité où nous ne pourrions pas trouver un moment approprié pour entendre ces témoins avant le 12 juin, peut-être le Comité pourrait-il prendre des dispositions quelconques pour qu'ils comparaissent après cette date. J'avais l'impression que tous les membres du Comité étaient d'accord avec cette proposition; évidemment, il ne s'agissait pas d'une motion officielle ni de rien du genre, mais je crois qu'il y avait unanimité.

Le vice-président: Vous savez, nous sommes aujourd'hui le 30 mai, et l'étude du budget principal des dépenses se termine théoriquement demain, à moins qu'il n'y ait prolongation.

M. Mazankowski: C'est exact.

Le vice-président: Un comité doit avoir un ordre de renvoi pour discuter de toute question et, donc, c'est la période allouée à l'étude du budget principal qui se termine demain, comme ce serait normalement le cas; alors, évidemment, nous n'aurons pas l'occasion d'entendre ces deux témoins, à moins que nous n'obtenions un autre ordre de renvoi de la Chambre. Le greffier me dit que nous pourrions demander un ordre de renvoi. Il est certain que le désir du Comité, tel qu'exprimé lors de la motion et du vote d'hier soir, serait respecté. A vrai dire, monsieur Mazankowski, il n'est pas de ma compétence, en ma qualité de vice-président, de prendre des engagements particuliers, ce qui revient au comité directeur, mais je pense, personnellement, que, la volonté du Comité ayant été exprimée, si l'étude du budget principal des dépenses est prolongée après le 31 mai, alors, les deux témoins comparaitront devant le Comité, à la première occasion.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Just on that point, I hate to belabour the point, but I was under the impression that, in fact, we were governed by the assumption that there was, indeed, going to be an extension for consideration of the Estimates. If we are to take the House Leader's word at face value, it was a statement that he made in the House last Thursday, I believe, in which he indicated if it was the wish of the Committee and/or the Steering Committee to have an extension for consideration of the Estimates, it, indeed, would be granted. I am assuming now that now you are raising another element that there may be some question as to whether that extension may be granted.

The Vice-Chairman: No, the Clerk informs me that the Chairman has made the formal request.

Mr. Mazankowski: I see.

The Vice-Chairman: So, assuming that the undertaking made by Mr. MacEachen last week holds true, and we would not want to question his word on that, I do not think you really have any problem.

Mr. Mazankowski: Thank you.

The Vice-Chairman: If there is no further discussion on the point of order, I would call upon Mr. Mazankowski to lead off in questioning with 10 minutes, as is the custom.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, it is always a pleasure to have the Canadian Transport Commission before the Committee and I certainly welcome the President, Mr. Benson, Mr. Harris Arbique and the other officials. I just want to say a word about Mr. Harris Arbique with whom other members have found, I am sure, the same kind of co-operation, the same kind of assistance as I have in the discharge of his work with the Canadian Transport Commission. We certainly appreciate the work he has done for us on behalf of the people of Canada. We want to wish him well in his further deliberations, whatever they may be.

• (2025)

Mr. H. Arbique (Secretary, Canadian Transport Commission): Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I would like to get to a subject that has been of very great concern over the last few weeks and months. My questions, Mr. Chairman, will arise from the estimates, but in greater part from the eleventh annual report of the Canadian Transport Commission. I want to turn to page 7 of the annual report, where the Commission reports on the work of the Commission's grain movement co-ordinators, who carry out their activities on the West Coast and Thunder Bay with the objective of achieving greater efficiency in the use of manpower and equipment.

The questions, Mr. Chairman, are: What does the CTC do, if anything, towards monitoring the adequacy of the equipment and facilities of the railroads, particularly with respect to the movement of grain, which has become a very serious situation? I think it can be clearly concluded that one of the major problems is the inadequacy of the grain-carrying fleet in this country, both that of the CP and the CN. In an issue put

[Traduction]

M. Mazankowski: Encore à ce sujet, j'ai horreur d'y revenir, mais j'avais l'impression qu'en fait, nous supposions qu'il y aurait effectivement une prolongation de la période d'étude du budget principal des dépenses. Si nous prenons la parole du leader en Chambre pour ce qu'elle vaut, il a fait cette déclaration en Chambre jeudi dernier, je crois; il a dit que si c'était le désir du Comité ou du comité directeur d'obtenir une prolongation pour l'étude du budget principal des dépenses, alors, celle-ci serait accordée. Je présume que vous ne soulevez pas maintenant le moindre doute que la prolongation ne sera pas accordée.

Le vice-président: Non, le greffier me dit que le président a déjà formulé une demande officielle.

M. Mazankowski: Je vois.

Le vice-président: Donc, si nous supposons que l'engagement pris par M. MacEachen la semaine dernière tient toujours, et nous ne voulons pas mettre sa parole en doute, je ne crois pas que vous ayez de problème.

M. Mazankowski: Merci.

Le vice-président: S'il n'y a rien à ajouter à ce sujet, je vais demander à M. Mazankowski de commencer les questions, et je lui accorde dix minutes, comme c'est l'habitude.

M. Mazankowski: Monsieur le président, c'est toujours un plaisir d'accueillir les représentants de la Commission canadienne des transports au Comité, et je tiens certainement à souhaiter la bienvenue au président, M. Benson, à M. Harris Arbique et aux autres témoins. J'aimerais dire quelques mots au sujet de M. Harris Arbique, de qui les autres membres du Comité ont obtenu, j'en suis convaincu, le même genre de collaboration, le même genre d'aide, que moi-même, dans l'exercice de ses fonctions à la Commission canadienne des transports. Nous lui sommes certainement très reconnaissant du travail qu'il a fait en notre nom pour les citoyens du Canada. Nous voulons lui souhaiter toute la chance possible dans ses entreprises futures, quelles qu'elles soient.

M. H. Arbique (secrétaire, Commission canadienne des transports): Merci, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: J'aimerais maintenant passer à un sujet qui a soulevé beaucoup de préoccupations au cours des dernières semaines et des derniers mois. Mes questions, monsieur le président, seront tirées du budget principal des dépenses, mais également en grande partie du onzième rapport annuel de la Commission canadienne des transports. J'aimerais passer à la page 7 du rapport annuel, où la Commission fait état du travail des coordonnateurs de la Commission, chargés de surveiller le transport des céréales sur la côte ouest et à Thunder Bay, et où on dit souhaiter parvenir à un plus haut niveau d'efficacité de la main-d'œuvre et de l'équipement.

Monsieur le président, j'aimerais savoir ce que fait la CCT, si elle fait quelque chose, pour s'assurer que les installations et l'équipement des chemins de fer sont adéquats, particulièrement dans le cadre du transport des céréales, où la situation est devenue très grave. Je crois que l'on peut conclure clairement que l'un des problèmes principaux est l'état inadéquat de la flotte qui transporte les céréales au pays, tant celle du CP

[Text]

out by the Canadian Wheat Board of April, 1978, reference was made to the boxcar fleet's declining very rapidly. What power has the CTC, and what role does the CTC play, in ensuring that the we are not heading for a situation where the government hopper cars will be the only grain-moving equipment we have? Based upon the facts and figures that I have, and the trends into the future, it appears that the railways' fleets have not only declined very rapidly but, indeed, the railways are intending to reduce their fleets more dramatically still.

Mr. Benson: Perhaps I could ask Mr. Cooper, Executive Director of the Rail Transport Committee, to answer this particular question, Mr. Mazankowski.

The Vice-Chairman: Mr. Cooper.

Mr. G. Cooper (Executive Director, Rail Transport Committee, Canadian Transport Commission): First, the grain-handling or monitoring activity, which is a responsibility we have taken to attempt to get grain from the rail system generally into boats at Port Arthur or at Vancouver; this involves, right now, seven or eight men full time, to work closely with the local . . .

The vice-Chairman: Excuse me, Mr. Cooper. We are not really getting you in the recording apparatus—if you could speak up?

Mr. Cooper: I beg your pardon.

The Vice-Chairman: Start again. Sorry.

Mr. Cooper: The grain-handling monitoring we do involves, full time, some six or eight men located, essentially, at Port Arthur and Vancouver. These men work closely with local railroad people in the yards. It is really a switching and empty-and full-car handling, locating and reporting activity. Daily, these reports are made to the grain authorities, who are the people who place the orders, as you undoubtedly know, to make the shipment.

We do not attempt to keep records of the full fleet of cars fit to handle grain, really, anywhere on the system, until someone—usually a specific shipper, in this case it might be the grain authorities, it might be one of the wheat companies—might come and claim that they are not having cars spotted as they would like to see them spotted. I believe it would be fair to say that the handling at ports, the reporting of the situation at the ports and the following up of a complaint of a shortage of spotted cars is about the extent of our concern at the moment, I think mostly because of the massive amounts of data you would need and the people you would need to attempt to follow it on a car-by-car basis.

• 2030

Mr. Mazankowski: I am not sure, maybe it is not within your jurisdiction, but I then take it that no one has complained

[Translation]

que celle du CN. Dans une publication de la Commission canadienne du blé du mois d'avril 1978, on mentionne que la flotte de wagons couverts diminue très rapidement. Quels pouvoirs a la CCT et quel rôle joue-t-elle pour voir à ce que nous ne nous retrouvions pas dans une situation où le seul équipement que nous aurons pour transporter les céréales sera les wagons-trémies du gouvernement? En me fondant sur les chiffres et les faits que j'ai, et les tendances à venir, il semblerait que non seulement les flottes des sociétés de chemins de fer ont diminué très rapidement, mais que les sociétés de chemins de fer ont l'intention de réduire d'une façon encore plus grande ces flottes.

Mr. Benson: Peut-être pourrais-je demander à M. Cooper, directeur exécutif du Comité des transports ferroviaires, de répondre à cette question particulière, monsieur Mazankowski.

Le vice-président: Monsieur Cooper.

M. G. Cooper (directeur exécutif, Comité des transports ferroviaires, Commission canadienne des transports): Tout d'abord, parlons de la manutention des céréales et de la surveillance de celle-ci, responsabilité que nous avons assumée afin de faciliter le transbordement des céréales dans les bateaux, à Port Arthur ou à Vancouver: à l'heure actuelle, sept ou huit hommes y travaillent à plein temps, travaillent à plein temps avec . . .

Le vice-président: Excusez-moi, monsieur Cooper. Votre voix ne s'enregistre pas . . . Pourriez-vous parler plus fort?

M. Cooper: Je vous demande pardon.

Le vice-président: Recommencez; excusez-nous.

M. Cooper: La surveillance de la manutention des céréales que nous effectuons demande la participation à plein temps de six ou huit hommes, qui se trouvent surtout à Port Arthur ou à Vancouver. Ces hommes travaillent en collaboration étroite avec les employés locaux des chemins de fer, dans les cours d'aiguillage. Il s'agit en réalité de l'aiguillage, du remplacement des wagons pleins par des wagons vides, de situer les wagons et de faire rapport sur l'activité des chemins de fer. A tous les jours, les rapports sont transmis aux autorités, qui sont les responsables, qui font les commandes, comme vous le savez très bien, qui ordonnent l'expédition.

Nous ne tentons pas de tenir des dossiers sur l'ensemble des wagons capables de transporter des céréales, jusqu'à ce que quelqu'un—en général un expéditeur précis, peut-être un des responsables de l'expédition des céréales, ou alors une société expéditrice de céréales—déclare que les wagons ne sont pas visibles sur le réseau comme ils aimeraient qu'ils le soient. Il serait juste de dire que le travail dans les ports, les rapports concernant les situations et la poursuite d'une plainte voulant qu'il y a peu de wagons repérées constituent à peu près l'étendue de notre travail à ce moment-ci. C'est surtout à cause du nombre énorme de données qu'il nous faudrait et du personnel qui serait nécessaire pour examiner la situation wagon par wagon.

M. Mazankowski: Je ne suis pas certain que ce soit de votre compétence. Mais si je comprends bien, personne ne s'est

[Texte]

to you about the inadequacy of sufficient rolling stock as far as the railways are concerned. The facts and figures I have before me indicate that in 1975 the railways had something like 20,000 box cars available for the movement of grain. The rest of our fleet consisted of 6,000 hopper cars which were government hopper cars. A year ago, in April 1977, the CN and the CP had 15,200 box cars. We have now had in the process an additional 2,000 hopper cars which has increased that fleet to 8,000, but as of April this year, according to the figures I have, the CN-CP box-car fleet is reduced to 13,300 and their projections for further reductions are very startling, to the extent that by December 31, 1981, they propose to have some 6,300 box cars available for the movement of grain.

On the basis of over-all capacity, comparing 1978 with 1975 we have had an over-all reduction in our capacity in the grain-carrying fleet of about 20 million bushels. If the railway companies are going to continue to reduce their fleet, we are going to have to end up purchasing more hopper cars. From what I gather, as far as the CTC is concerned, it really has no authority or no control over monitoring a situation where we have a constantly reducing fleet. My impression was that under the provisions of the Railway Act there are certain obligations thrust upon the railways—and just to summarize briefly, to provide sufficient equipment and sufficient access to carry the products.

Mr. Benson: By Section 262 of the Railway Act we can require the railways to provide sufficient capacity to carry the traffic. I have not read the particular article that you have been quoting from, but one of the points that should be pointed out is that a hopper car has one and a half times the capacity of a box car, so you cannot compare just the numbers.

Mr. Mazankowski: I have taken that into consideration and I have said, and I make this as a statement: our capacity in terms of our grain-carrying fleet was reduced by some 20 million bushels from 1975 to 1978, taking into consideration the increase in the hopper cars. I might just correct that statement to some extent because, quite frankly, the hopper cars cannot be utilized to their fullest capacity on some of our lighter track so it is a bit of a self-defeating purpose in some ways, shapes or forms. The net result still is that we have a reduction in our over-all fleet capacity. To me, that is very alarming and very disconcerting.

A recent article, according to the *Ottawa Journal* of May 29, quotes the Canadian Wheat Board. And we are talking about rehabilitating some of the 4,000 or 5,000 box cars that need rehabilitation, getting them back into service:

The Wheat Board says the patch-and-mend program cannot stave off the retirement of company-owned box cars and soon all that will be left to move Canada's export grain will be the government's hopper fleet.

[Traduction]

plaint à vous que le matériel roulant soit insuffisant dans le secteur des chemins de fer. Les faits et les chiffres que j'ai devant moi montrent qu'en 1975, les chemins de fer avaient quelque 20,000 wagons couverts pour le transport des céréales. Le reste de notre flotte comprenait 6,000 wagons-trémies appartenant au gouvernement. Il y a un an, en avril 1977, le CN et le CP comptaient 15,200 wagons couverts. Nous avons maintenant 2,000 wagons-trémies additionnels; notre flotte a donc augmenté à 8,000 wagons. En avril de cette année, selon les chiffres qui me sont fournis, le parc de wagons couverts du CN-CP se trouvait réduit à 13,300; leur projection pour des réductions additionnelles est assez frappante, dans la mesure où, au 31 décembre 1981, ils se proposent d'avoir 6,300 wagons couverts disponibles pour le transport des céréales.

Pour ce qui est de la capacité globale, si nous comparons 1978 à 1975, il y a une réduction totale, pour le parc de matériel roulant réservé au transport des céréales, de quelque 20 millions de boisseaux. Si les sociétés de chemins de fer continuent à réduire leur parc, nous devons finir par acheter plus de wagons-trémies. Je crois comprendre que la CCT n'a vraiment pas d'autorité, ni le contrôle de la situation, sur un parc qui ne cesse de diminuer. J'avais l'impression qu'en vertu des dispositions de la Loi sur les chemins de fer, les sociétés de chemins de fer avaient certaines obligations, et pour résumer brièvement, qu'elles devaient fournir suffisamment d'équipement et prévoir un accès adéquat pour le transport des produits.

M. Benson: D'après l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer, nous pouvons exiger de ces sociétés qu'elles aient une capacité suffisante pour le transport des produits. Je n'ai pas lu cet article que vous citez, mais il faut souligner, entre autres, qu'un wagon-trémie a une capacité une fois et demie supérieure à un wagon couvert. Vous ne pouvez donc pas comparer les nombres seulement.

M. Mazankowski: J'ai tenu compte de cela et j'ai déclaré: la capacité de notre parc pour le transport de nos céréales a été réduite de quelque 20 millions de boisseaux de 1975 à 1978, en tenant compte de l'augmentation des wagons-trémies. On pourrait apporter une correction à cette déclaration, jusqu'à un certain point, car, franchement, les wagons-trémies ne peuvent être utilisés à leur pleine capacité sur certaines voies plus légères. Par conséquent, c'est d'une certaine façon un objectif autodestructif. Le résultat net, toutefois, c'est que nous avons une réduction de notre parc du point de vue capacité globale. Pour moi, la situation est très alarmante et très déconcertante.

Un récent article de l'*Ottawa Journal*, en date du 29 mai, citait la Commission canadienne du blé, et puisque nous envisageons de rénover et de remettre en service de 4,000 à 5,000 wagons couverts je le mentionne:

La Commission du blé déclare que le programme de rapiéçage ne peut empêcher le retrait des wagons couverts qui appartiennent à la société, et bientôt, tout ce qui restera pour transporter les céréales d'exportation du Canada, ce sera le parc de wagons-trémies du gouvernement.

[Text]

• 2035

As a member of Parliament, as one who is charged with some responsibility in ensuring that the interests of my constituents and the interests of my particular region are looked after, I get very concerned. I am concerned at the commitment by the Minister of Transport to provide some \$700 million to rehabilitate the railway lines when we have just written off \$808 million worth of debt to the CNR. We are talking about adjusting the Crow rates to some more realistic figure and yet we are going to end up having to provide all the hopper cars.

Mr. Benson: Mr. Mazankowski, the question you raise is a fairly complicated one.

Mr. Mazankowski: I realize that. Very important too.

Mr. Benson: With respect to the use of cars, I would like to have the opportunity of commenting on it on Thursday. One of the things, for example, which one has to take into consideration is that the hopper cars get about four times the hourly utilization that boxcars do in hauling grain. I very much appreciate that you have given me the opportunity to have a look at what you have said tonight, and I will come back on Thursday and make some comments on it because it requires some technical data from my staff.

Mr. Mazankowski: I would certainly appreciate that because it is a very important matter. I am prepared to give you this copy.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Malone.

Mr. Malone: Thank you very much, Mr. Chairman. My line of questioning was essentially along the same lines as that of Mr. Mazankowski's. I have some of the same information in front of me that I was going to ask questions about. But perhaps on a related question that could be of importance in that same area, could the President of the CTC give us some indication about what criterion is used in determining what commodities the various hopper cars or boxcars will carry?

We are in a situation now in which we are witnessing cars that would normally be used for the transportation of grain being sidearmed out to haul other commodities such as potash. As the president has indicated earlier, there are requirements within the Railway Act for the movement of grain on the prairies. If we are going to take a boxcar away from the movement of grain and use it for the movement of some other kind of produce, what is the criterion that establishes that change?

Mr. Benson: Hopper cars are completely under the control of the grain board. How the railway utilizes its other boxcar capacity is basically up to the railway. They must decide how to utilize their equipment on a day-to-day basis. The requirement under Section 262 is that the railways be required to have sufficient capacity to carry the freight, whether it be grain or other freight. The individual utilization of the cars, other than the hopper cars, is not under the control of the Commission unless there is a shortage or a situation where the railways are not prepared to move a commodity because they have not the capacity there, and then we can interfere.

[Translation]

En tant que député, responsable de m'assurer que les intérêts de mes électeurs et ceux de ma région sont bien protégés, je m'inquiète beaucoup. Je m'inquiète de l'engagement du ministre des Transports de fournir quelque 700 millions de dollars pour la rénovation des lignes de chemin de fer, alors que nous venons d'annuler une dette du CN de 808 millions. Nous prévoyons ajuster les tarifs de Crow à des chiffres plus réalistes et, pourtant, nous finirons pas devoir fournir tous les wagons-trémies.

M. Benson: Monsieur Mazankowski, la question que vous soulevez est assez complexe.

M. Mazankowski: Je m'en rends compte; elle est également très importante.

M. Benson: Pour ce qui est de l'utilisation des wagons, j'aimerais avoir l'occasion d'en parler jeudi. Une des choses dont il faudrait tenir compte, cependant, c'est que les wagons-trémies ont une utilisation horaire quatre fois plus élevée que les wagons couverts, pour le transport des céréales. Je vous suis reconnaissant de m'avoir fourni l'occasion d'examiner la question que vous soulevez ce soir. Je vous ferai connaître jeudi mes vues à ce sujet, car il me faut obtenir des données techniques de mon personnel.

M. Mazankowski: Je l'apprécierais beaucoup; la question est très importante. Je suis disposé à vous remettre cette copie.

Le vice-président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Malone.

M. Malone: Merci beaucoup, monsieur le président. Mes questions s'apparentent de très près à celles de M. Mazankowski. J'ai à peu près les mêmes renseignements devant moi, et j'allais vous questionner à ce sujet. Je pourrais peut-être vous poser une question connexe, également importante. Le président de la CCT pourrait-il nous donner une idée des critères servant à déterminer quels produits doivent transporter les divers wagons-trémies ou wagons couverts?

Nous nous trouvons dans une situation, présentement, où des wagons qui, normalement, devraient servir au transport des céréales, sont détournés pour transporter d'autres produits, par exemple, la potasse. Comme le président l'a mentionné plus tôt, il y a dans la Loi sur les chemins de fer des exigences concernant le transport des céréales dans les Prairies. Si nous devons retirer un wagon couvert du Transport des céréales pour l'utiliser pour le transport d'un autre produit, quels critères permettent ce changement?

M. Benson: La Commission du blé a le contrôle total des wagons-trémies. C'est aux sociétés de chemins de fer, toutefois, qu'il revient de décider de l'utilisation de leurs wagons couverts. Elles doivent décider de l'utilisation de leurs équipements quotidiennement. Les exigences de l'article 262 prévoient que les sociétés de chemins de fer doivent avoir une capacité suffisante pour transporter le fret, que ce soit des céréales ou autres marchandises. L'utilisation particulière des wagons autres que les wagons-trémies ne relève pas de la Commission, à moins qu'il y ait pénurie ou que les sociétés de chemins de fer se trouvent dans une situation où elles ne

[Texte]

Mr. Malone: I see. I think that is what points to a very serious paradox and dilemma. We have the ever-decreasing number of boxcars, as Mr Mazankowski has pointed out, from a situation in which we had about 20,000 down to April of this year to 13,300, and then by 1980 down to some 8,000 boxcars. If we are going to have an every-decreasing fleet, and that fleet can then be used for other commodities, in effect, what happens is that by default the Railway Act disappears in that we do not have the capacity for the movement of grain.

Mr. Benson: Yes. The railways, the CN and CPR, now have, as you know, computerized control of their cars. And I would suggest to members of the Committee that it might be useful at some point for some members of the Committee to go down and have a look at the computerized control systems of the CNR and CPR, I am sure they would be glad to show you how they are controlling their boxcars for various reasons. It may be and probably is quite possible that they are able to move more goods because of the computerized system of control of cars with fewer cars than they could in the past.

• 2040

My people have seen this. We have had a look at it. They are being very efficient in the computerized control of cars. As a matter of fact, European people have come here and studied the system which is operating in Canada. They are getting a better utilization of cars with smaller numbers.

Mr. Malone: Mr. Chairman, with due respect for all the great work that computers do, I think one of the real anomalies of a computer is the fact that no one now has to take the blame. The thing with a computer is that you can say the computer did it, and somehow people are not involved with any faults that happen.

I would like to ask the President what efforts are being made to speed up the turnaround of boxcars at the port of Vancouver, the port of Thunder Bay, and the port of Prince Rupert. It is still taking in excess of 20 days to move grain from the prairies to the ports and back out. Obviously even with fewer cars if we can increase the turnaround of boxcars so that they are not sitting some good week at Calgary trying to make a unit train, or taking more than a week to move through the city of Vancouver, then we could indeed be moving more grain with less cars. But that is one of the dilemmas that simply has not been worked out. I wonder what the CTC will respond to in that regard.

Mr. Benson: I will comment on the first question. The fact is that in Canada we are moving much more freight. So it must mean that we are getting a much better utilization of the boxcars over-all.

Mr. Malone: But not more grain.

Mr. Benson: On the second question with respect to what is being done in Vancouver and at the Lakehead, I once again call on Mr. Cooper. We have co-ordinators there for the

[Traduction]

pourraient transporter un produit, faute de capacité; à ce moment-là, nous pouvons intervenir.

M. Malone: Je vois. Cette situation souligne un paradoxe et un dilemme très sérieux. Nous faisons face à un nombre de wagons couverts qui décroît sans cesse, comme l'a souligné M. Mazankowski, alors que nous avions quelque 20,000 wagons, pour nous retrouver à 13,300 en avril de cette année, et d'ici 1980, il n'en restera plus que 8,000. Si notre parc doit diminuer sans cesse, et s'il est utilisé pour d'autres produits, ce qui se produira, c'est que, par défaut, la Loi sur les chemins de fer disparaîtra, puisque nous ne pourrions plus transporter les céréales.

M. Benson: Oui. Les sociétés de chemins de fer, le CN et le CP, ont maintenant, vous le savez, un contrôle informatisé de leurs wagons. Je dirais aux membres du Comité qu'il leur serait utile de se rendre sur place pour voir comment ce système informatisé de contrôle du CN et du CP fonctionne. Je suis certain que les responsables seront très heureux de vous montrer comment ils peuvent contrôler leurs wagons à diverses fins. Il se peut, c'est tout à fait possible, qu'ils puissent transporter plus de produits avec moins de wagons que par le passé, à cause de ce système de contrôle informatisé.

Mes gens l'ont vu, et nous devons avouer qu'ils sont très efficaces dans ce contrôle informatisé des wagons. Des Européens sont même venus ici pour étudier le système canadien. On obtient une meilleure utilisation des wagons avec un nombre inférieur.

M. Malone: Monsieur le président, je respecte bien le travail que font les ordinateurs, mais je pense qu'une des anomalies de ce système, c'est que personne maintenant ne peut être blâmé. Vous pouvez dire maintenant: c'est l'ordinateur qui l'a fait, et il n'y a personne d'impliqué lorsque les problèmes surviennent.

Je voudrais demander au président quels efforts ont été faits pour accélérer le retour des wagons couverts aux ports de Vancouver, Thunder Bay et Prince Rupert. Il faut toujours plus de 20 jours pour transporter les céréales des Prairies à ces ports et pour le retour. Il est évident que même avec moins de wagons, si nous pouvions accélérer le retour des wagons couverts, afin qu'ils ne restent pas à Calgary une bonne semaine sans servir, pour en faire un train unitaire, afin qu'ils ne prennent pas plus d'une semaine pour passer par la ville de Vancouver, nous pourrions en réalité transporter plus de céréales avec moins de wagons. C'est un des dilemmes qui n'a jamais été résolu. Je me demande ce que la CCT répondrait à cette question.

M. Benson: Je vais vous répondre au sujet de la première question. Le fait est qu'au Canada, nous transportons beaucoup plus de marchandises. Cela doit signifier que nous nous servons beaucoup mieux des wagons couverts partout.

M. Malone: Mais nous ne transportons pas plus de céréales.

M. Benson: Au sujet de la seconde question concernant ce qui se fait à Vancouver et à la tête des Lacs, je vais de nouveau demander à M. Cooper de vous répondre. Nous avons des

[Text]

purpose of trying to do everything we can, as a commission, to facilitate the movement of grain through these two points. I do not know whether Mr. Cooper would like to add anything to this.

Mr. Cooper: I was in Vancouver about a month ago and spent nearly a day with the gang. A man from the grain board in Winnipeg has been detached to the Vancouver office because of the situation which was described as having resulted from the inability to get cars out of snowbound lines. I cannot vouch for that being the cause, the backlog that we had, but we spent quite a number of hours going through the various ways which difficulties can arise. Not being a genius in the area I was extremely impressed to learn that many of the problems have to do with the type of grain, the type of storage that is now available, the type of cleaning capacity that is at the correct location, and the boat that is waiting for the particular kind of grain. It is a kind of maze, almost a cat's cradle of different requirements, many of which have nothing to do really with the moving of boxcars. This does not answer your question or anything like it.

Mr. Malone: Right.

Mr. Cooper: We do try to keep a crude statistical type of check on the turnaround time of cars. We are now, the staff in the Railway Transport Committee, discussing the idea of trying to go farther upstream to see if we can control or work more closely with the grains board to co-ordinate the dispatch of the loaded cars.

Mr. Malone: I have a suggestion that I would like to make. It seems to me that one of the real difficulties is that we obviously all are cognizant of the fact that grain moves slowly to the West Coast or to the port of Thunder Bay, that we do have demurrage charges there, but it seems to me that the incentive for demurrage charges—I hear the word “no” from the side, but the facts are that there are demurrage charges and there are ships waiting at the port of Vancouver. It is the farmer that has to pay for those demurrage charges in the long run as it comes out from the Canadian Wheat Board.

I am wondering if the CTC would consider as an incentive that some other party who has an effect on the shipment of grain be responsible for the demurrage charge. Here you have a demurrage charge being levied against a person who simply in no way can affect the movement of grain. If the CTC could find that charge affected somebody, who then is in charge of the movement of that grain, there is going to be economic pressure upon them to get the turn around, to get the right grades of grain at the terminal, and in effect, the incentive of any inefficiencies that are caused by the transportation or shipping movement are going to cause them to operate more efficiently. I wonder if the CTC would consider that as a suitable suggestion?

• 2045

Mr. Benson: Well, it is a very interesting suggestion that you somehow transfer the blame from the shipper, who was the farmer in western Canada, to the party responsible for the

[Translation]

coordonnateurs là-bas qui essayent de faire tout ce qui est possible pour nous, en tant que commission, pour faciliter le transport des céréales à travers ces deux endroits. Je ne sais pas si M. Cooper peut ajouter quelque chose à ce sujet.

M. Cooper: J'étais à Vancouver il y a environ un mois, et j'ai passé près d'une journée avec les responsables. Un représentant de la Commission du blé, à Winnipeg, a été détaché au bureau de Vancouver à cause de la situation décrite comme étant le résultat de l'impossibilité pour les wagons de sortir des lignes bloquées par la neige. Je ne peux pas jurer que ce serait la cause du retard que nous avons, mais nous avons passé plusieurs heures à examiner les diverses situations qui causent des difficultés. Je ne suis pas un génie en la matière, mais j'ai été très impressionné d'apprendre que beaucoup de problèmes ont à voir avec le type de céréale, d'entreposage disponible, d'installation de nettoyage qui est au bon endroit et du bateau qui attend une certaine sorte de céréale. C'est un labyrinthe, un foyer de diverses exigences, beaucoup n'ayant rien à voir vraiment avec le déplacement des wagons. Mais cela ne répond pas à votre question.

M. Malone: C'est exact.

M. Cooper: Nous essayons de garder des statistiques sommaires sur le temps que cela prend pour le retour des wagons. Nous sommes maintenant, nous, du Comité des transports ferroviaires, en train de discuter l'idée de remonter plus haut pour voir si nous pouvons contrôler ou travailler d'une façon plus étroite avec la Commission du blé, afin de coordonner l'envoi des wagons chargés.

M. Malone: J'aimerais faire une suggestion. Il me semble qu'une des difficultés véritables, c'est que nous savons tous, évidemment, que le transport des céréales vers la côte ouest ou vers le port de Thunder Bay est lent, que nous avons des frais de stationnement là-bas, mais il me semble que les encouragements pour ces frais—j'entends quelqu'un qui dit «non», de l'autre côté, mais les faits sont là, il y a des frais de stationnement, et il y a des navires qui attendent dans le port de Vancouver. C'est finalement l'agriculteur qui doit payer ces frais de stationnement, à long terme, puisqu'ils sont imposés par la Commission canadienne du blé.

Je me demande si la CCT ne verrait pas comme un encouragement qu'une autre partie, impliquée dans le transport des céréales, soit responsable pour les frais de stationnement. Vous avez des frais de stationnement imputés à une personne qui n'a absolument rien à voir avec le transport des céréales. Si la CCT constatait que cette accusation touchait quelqu'un qui est responsable du transport de ces céréales, alors il y aurait des pressions économiques qui les inciteraient à agir et à obtenir les bonnes catégories de céréales au silo; en fait, toute déficience due au transport ou à l'expédition les obligerait à être plus efficaces. La CCT considérerait-elle cela comme une proposition valable?

M. Benson: C'est une proposition très intéressante, puisque la responsabilité de l'expéditeur, c'est-à-dire du fermier de l'Ouest canadien, devient la responsabilité de ceux qui sont à

[Texte]

delay. Unfortunately under the present system of charging people for demurrage, this just does not happen; the railways do not do this. I agree that it is interesting and it is worth looking at. Although I have some doubt about our power to transfer that kind of charge, certainly the idea is worth considering and looking at. It may involve legislation to change it, you know, but the idea is an interesting idea that we will look at.

Mr. Malone: Thank you.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Malone.

Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I wonder if I might move from the West Coast and from hopper cars to the Atlantic area, get away from the question of handling grain, which I would have thought, from the millions of dollars that have been directed by the government through the Ministry of Transport to the rail alignment to the West Coast . . .

Mr. Mazankowski: How many millions?

The Vice-Chairman: Order.

Mr. Harquail: I am directing questions through you, Mr. Chairman, to . . .

Mr. Mazankowski: . . . statement.

The Vice-Chairman: Mr. Mazankowski, order please.

Mr. Harquail: . . . the Chairman of the Transport Commission. I might add, Mr. Chairman, that while it is warm tonight, it is refreshing to have Mr. Benson here compared to the way the meetings have gone on when we had the Minister of Transport as our witness . . .

An hon. member: Hear, hear!

Mr. Harquail: . . . when we saw the disrespectful performance of the opposition. If I can have some desist of the interruption, and I will enjoin you, Mr. Chairman, to maintain some control and order of the opposition, I want to put on the record . . .

The Vice-Chairman: Well, Mr. Harquail, the Chair needs no enjoining in that respect.

Mr. Mazankowski: That is right.

Mr. Harquail: I did not think so, but now that we have had a bit of quiet from the chief critic of the opposition, I wanted to say that while it is warm tonight it is refreshing to have, once again, the Chairman of the Canadian Transport Commission . . .

Mr. Mazankowski: The President.

Mr. Harquail: I always look forward to having Mr. Benson with us on the Hill as compared to the disgraceful performance that we witnessed from the opposition when we had the witnesses appear before us at the last Transport committee meeting which was . . .

Mr. Mazankowski: You are still smarting . . .

[Traduction]

l'origine du retard. Malheureusement, le régime actuel qui impose des surestaries ne permet pas que cela se produise; les compagnies de chemins de fer ne font pas cela. Je vous concède que c'est intéressant et que l'idée vaut la peine d'être prise en considération. Néanmoins, j'ai des doutes quant à la possibilité de transférer ces frais. Incontestablement, l'idée vaut la peine qu'on s'y attarde. Pour cela, il faudrait peut-être changer la loi, vous savez. Quoi qu'il en soit, l'idée est intéressante et nous allons l'étudier.

M. Malone: Merci.

Le vice-président: Merci, monsieur Malone.

Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci, monsieur le président. Je voudrais abandonner la côte ouest et les wagons-trémies pour passer à la région atlantique; je voudrais abandonner le problème de la manutention des céréales, car, si j'en juge d'après les millions de dollars que, par l'intermédiaire du ministère des Transports, le gouvernement a consacré au réaménagement des voies ferrées de la côte ouest . . .

Mazankowski: Combien de millions?

Le vice-président: A l'ordre.

M. Harquail: Mes questions s'adressent à . . .

M. Mazankowski: . . . déclaration.

Le vice-président: A l'ordre, s'il vous plaît, monsieur Mazankowski.

M. Harquail: . . . au président de la Commission des transports. Je dois ajouter, monsieur le président, que même s'il fait chaud ce soir, il est rafraîchissant de voir comment se déroule la séance en présence de M. Benson, par opposition à la manière dont elle s'est déroulée lorsque nous avons reçu le ministre des Transports . . .

Une voix: Bravo!

M. Harquail: . . . on a vu comme l'opposition manquait de respect. Si l'on cesse de m'interrompre, je vais vous exhorter, monsieur le président, à surveiller l'opposition et à obtenir qu'elle se tienne tranquille. Je tiens à signaler . . .

Le vice-président: Pour cela, monsieur Harquail, le président n'a besoin d'aucune exhortation.

M. Mazankowski: Effectivement.

M. Harquail: Je ne le crois pas, mais puisque le principal critique de l'opposition s'est tenu tranquille, je tenais à souligner que même s'il fait chaud ce soir, c'est un bienfait de retrouver le président de la Commission canadienne des transports . . .

M. Mazankowski: Le président.

M. Harquail: Je suis toujours impatient de voir M. Benson parmi nous, sur la colline, par opposition au comportement détestable auquel nous avons pu assister de la part de l'opposition, lors de la dernière réunion du Comité des transports qui . . .

M. Mazankowski: Vous continuez à faire le malin . . .

[Text]

Mr. Harquail: ... just last evening, not to forget the meeting of a week before that ...

The Vice-Chairman: Mr. Harquail, with all due respect, I would ask you to address yourself to the Canadian Transport Commission ...

Mr. Mazankowski: Right

Mr. Harquail: Yes.

The Vice-Chairman: ... unless it is a point of order.

Mr. Harquail: Well, Mr. Chairman, I think that you will agree that ...

M. Malone: Ask about potatoes.

Mr. Harquail: ... normally members are allowed to discuss or bring forward their comments, especially in the Transport committee, without interruption or without comment as to what area we want to cover with regard to the estimates, or what subject matter we want to cover.

I just felt that following last night's performance it would be most apropos for me to make some brief commentary on what we all had to tolerate and put up with last night.

Mr. Mazankowski: Most of us are here ...

The Vice-Chairman: Well, with all due respect, Mr. Harquail, last night was last night. The Chairman was not here last night and ...

Mr. Malone: Shame.

Mr. Mazankowski: Yes. Where were you?

The Vice-Chairman: That has already been explained, Mr. Harquail. I would ask you to address your remarks to Mr. Benson, please.

Mr. Harquail: All right. Thank you very much, Mr. Chairman.

I will not go further, of course, without mentioning that we do not have the same attendance this evening as we did have, in great interest of the 10 or 12 that were lined up here last evening.

Mr. Benson, through the Chair for the Committee's information I would like to find out from you, sir, exactly what CTC's position is on the current debate or discussion that is going on regarding the utilization of the Dash-7 in the Atlantic provinces? Recently in the House members from all sides have been bringing forward questions regarding the consideration for subsidization of EPA, with a view to the utilization of the Dash-7. I am particularly interested in finding out from the CTC what your commission's position would be regarding subsidization and the use of the Dash-7. Is this to be understood as a service solely for the four Atlantic provinces? Are they looking to discontinue some services that we are enjoying now?

• 2050

Mr. Benson: First of all, we have to deal with the subsidization of regional carriers. I should point out that only two regional carriers are subsidized: EPA to the tune of \$1.7 million, and Quebedair to the tune of about \$300,000 for specific routes that they fly. We have no authority to subsidize

[Translation]

M. Harquail: ... a eu lieu hier soir, sans oublier la séance de la semaine précédente que ...

Le vice-président: Excusez-moi, monsieur Harquail, mais je voudrais que vous vous adressiez à la Commission canadienne des Transports ...

M. Mazankowski: Bien.

M. Harquail: Oui.

Le vice-président: ... à moins que vous ne vouliez invoquer le Règlement.

M. Harquail: Vous conviendrez, monsieur le président, que ...

M. Malone: Parlez des pommes de terre.

M. Harquail: ... normalement, les députés sont autorisés à discuter ou à formuler des observations, surtout au Comité des transports, sans qu'on les interrompe ou qu'on intervienne sur ce qu'ils désirent aborder à propos du budget, ou tout autre sujet, quel qu'il soit.

Après la séance d'hier soir, j'estime avoir parfaitement raison de parler brièvement de tout ce que nous avons dû tolérer.

M. Mazankowski: Nous sommes ici en majorité ...

Le vice-président: Excusez-moi, monsieur Harquail, mais ce qui est passé est passé. Le président était absent hier soir, et ...

M. Malone: Quelle honte.

M. Mazankowski: Oui. Où étiez-vous?

Le vice-président: On vous l'a déjà expliqué, monsieur Harquail. Je vous prie de bien vouloir vous adresser à M. Benson.

M. Harquail: Très bien. Merci beaucoup, monsieur le président.

Avant d'aller plus loin, je signalerai que l'assistance est beaucoup moins nombreuse que celle d'hier soir, où 10 à 12 personnes étaient alignées ici.

Monsieur Benson, je voudrais que vous nous disiez quelle est au juste la position de la CCT dans le débat qui se déroule actuellement à propos de l'utilisation du Dash-7 dans les provinces Atlantiques? Des députés de tous les partis ont récemment posé des questions concernant la possibilité de subventionner Eastern Provincial Airways en vue de l'utilisation du Dash-7. J'aimerais savoir en particulier quelle est la position de la CCT vis-à-vis du subventionnement et de l'utilisation du Dash-7. Ce service serait-il exclusivement réservé aux quatre provinces Atlantiques? Envisage-t-on de supprimer certains services qui y existent actuellement?

M. Benson: Parlons tout d'abord du subventionnement des transporteurs régionaux. Je dois signaler que seuls deux transporteurs régionaux sont subventionnés: Eastern Provincial Airways, qui reçoit 1.7 million de dollars, et Québecair, qui touche environ \$300,000 pour certaines de ses lignes. Passé

[Texte]

anyone beyond that amount. Indeed, those amounts do not cover, from the figures I have seen, the losses that either Quebecair or EP Air suffer on the particular routes on which they are subsidized.

To our knowledge, EPA have been looking at the possibility of using Dash-7s in the Maritime provinces. Of course, over the routes they have, if they are able to utilize this type of aircraft economically they have every right to do it. If, on the other hand, it involves the Government of Canada in subsidizing the routes, or subsidizing the flights on which the Dash-7 operates, we have no funds to do that. The government would have to change its policy and indicate that it was going to further subsidize particular routes of that particular airline.

Mr. Harquail: So what you would really be saying then is that the situation has improved in Eastern Canada and in the Atlantic area in terms of what we had been paying out previously in subsidies to EPA, especially for some routes.

Mr. Benson: The subsidization is based on the same formula as previously, except that the government, through the Treasury Board, has put a ceiling on the amount we can pay. Therefore they are not recovering, as I recall, their full costs of the routes they are being subsidized on.

Mr. Harquail: I guess the point I would like to make—and I would like to know if you, as president of CTC, share this view—is that while I support the implementation of using the Canadian-built de Havilland Dash-7 in the Atlantic area to link the four Atlantic provinces, I would not like to see the service diminished in terms of the jet service from northern New Brunswick. A good example is the run to Montreal; that daily 737 jet run. I would be very concerned if I were to find that by doing the one we were jeopardizing in any way the jet service.

Mr. Benson: I would simply say that we have no submissions to us for that kind of change at the present time. To my knowledge, the particular airline has been looking into the possibilities of using the aircraft. I think in many areas where it might be used to provide a better service it would require perhaps, some kind of subsidization by either the provincial government or the federal government, or by somebody.

In Ontario, as you know, you have a system in northern Ontario that is subsidized by the provincial government. It is licensed through the Canadian Transport Commission, but the provincial government is paying it. Whether or not the federal government enters into that kind of subsidization on so-called third-level carriers—EPA, if they did this, would not be a third-level carrier, although they in effect might be operating third-level routes—is a matter of policy for the federal government. We really do not have any control over it.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Benson.

Before I leave this, I want to say that I know the Council of Maritime Premiers, with the Premier of Newfoundland making up the four Atlantic provinces, supports the implementation as soon as possible of linking the four Atlantic prov-

[Traduction]

cette somme, nous ne sommes pas habilités à subventionner qui que ce soit. Les chiffres que j'ai vus indiquent que ces montants ne couvrent pas les pertes que Québecair ou Eastern Provincial Airways enregistrent sur les lignes subventionnées.

Nous savons que Eastern Provincial Airways envisage d'utiliser le Dash-7 dans les provinces Maritimes. Il est évident que si cet appareil s'avère rentable sur les lignes qu'elle dessert, rien ne l'empêche de l'utiliser. Si, en revanche, cela implique que le gouvernement du Canada devra subventionner les lignes desservies par le Dash-7, nous n'avons pas de crédits. Il faudrait que le gouvernement modifie sa politique en indiquant qu'il augmentera les subventions s'appliquant à certaines lignes de cette compagnie aérienne.

M. Harquail: Cela reviendrait à dire que les conditions s'amélioreraient dans l'est du Canada et la région atlantique, puisque les subventions que nous versons à Eastern Provincial Airways seraient supérieures, surtout dans le cas de certaines lignes.

M. Benson: Les subventions sont calculées comme précédemment, à ceci près que le gouvernement, par l'intermédiaire du Conseil du trésor, a imposé une limite sur le montant que nous pouvons verser. Par conséquent, et si mes souvenirs sont exacts, il ne récupère pas la totalité des frais auxquels donnent lieu les lignes subventionnées.

M. Harquail: Je voudrais savoir si, en tant que président de la CCT, vous êtes d'accord avec mon point de vue. Je suis favorable à l'utilisation du Dash-7, fabriqué au Canada par de Havilland, et qui servirait à relier les quatre provinces atlantiques; mais je ne voudrais pas que les services supersoniques diminuent au départ du nord du Nouveau-Brunswick. Un bon exemple en est la liaison avec Montréal qu'effectue quotidiennement un 737. Je serais très inquiet si je constatais qu'en faisant une chose, on compromettrait les liaisons supersoniques.

M. Benson: Je dirai simplement qu'aucun changement de cet ordre ne nous a été soumis jusqu'à présent. A ma connaissance, cette compagnie aérienne envisage d'utiliser cet appareil. Il faudrait sans doute que le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral, ou quelqu'un d'autre, le subventionne dans bien des régions où il est susceptible d'améliorer le service.

Comme vous le savez, il existe dans le nord de l'Ontario un réseau que subventionne le gouvernement provincial. Il est agréé par la Commission canadienne des transports, mais il est financièrement pris en charge par le gouvernement provincial. Il appartient au gouvernement fédéral de décider s'il veut subventionner les transporteurs de troisième catégorie; en faisant cela, Eastern Provincial Airways ne serait pas considérée comme un transporteur de troisième catégorie, bien qu'en réalité, cette compagnie desservirait des lignes de troisième catégorie. Cela n'est absolument pas de notre ressort.

M. Harquail: Merci, monsieur Benson.

Un dernier mot. Je sais que le Conseil des premiers ministres des provinces Maritimes, y compris le premier ministre de Terre-Neuve, voudrait que les quatre provinces Atlantiques soient reliées le plus rapidement possible, et c'est vraisemblable-

[Text]

inces, and if the Dash-7 will do this, and it happens to be the firm of EPA, that is something we are all looking forward to.

I would like to talk about joint fares to find if you know of any correction of the difference that exists between Air Canada and EPA. For example, if you are flying Air Canada, Moncton to Montreal to Toronto as opposed to a flight, say, Charlo to Chatham to Montreal onward to Toronto, you pay something like \$26 or \$28 difference. We have had this joint fare problem facing the citizens of the Maritimes for some time now, and I am wondering whether you could tell the Committee if any progress has been made in correcting this injustice.

• 2055

Mr. Benson: There has been some public interest as you well know in the concept of joint fares and, particularly, in relation to the Charlo-Chatham area. The Air Transport Committee is investigating the question of joint fares at the request of the Minister of Transport. Air Canada and CP Air, together with regional carriers, have been publishing an increasing number of joint fares, which will make available to the public, transportation at costs which are the same as for direct services between air points. In most cases, they will be at a lower cost than the combination of the two separate fares. Joint fares thus offer more options in the choice of carriers available to the traveller.

And this has been particularly true with the charter class Canada fares where these are offered on a joint-fare basis. EPA, I believe, has entered into this with Air Canada, so that people at small places in the Maritimes—relatively small—where there would not be charter class fares can hook into the cross-Canada charter class fares can hook into the cross-Canada charter class fares at one-way fare plus \$31.

Mr. Harquail: My last question.

The Vice-Chairman: Very brief, please, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Mr. Chairman, since your last appearance here, Mr. Benson, regarding the implementation of service—switching from air passenger service to rail passenger service Via—on the run between Halifax and Montreal, in terms of improvement to roadbed and equipment, do you see that being maintained or improved in the . . . ?

Mr. Benson: As you know, we carried out hearings in the Maritime provinces with regard to passenger service. I inquired no later than this afternoon as to when we could expect this report out. It is expected to come out this fall. We cannot produce it before that time unfortunately.

The Vice-Chairman: Thanks, Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman. A few things. First, in a portion of the riding I represent the CNR holds the rail and the trucking franchise over the area. It has probably 20,000 people and is fairly isolated, fairly geographically isolated. There has been some discussion that, in effect, this is a

[Translation]

blement Eastern Provincial Airways qui le fera, et peut-être avec le Dash-7; nous attendons tous cela avec impatience.

Je voudrais parler de l'uniformité des tarifs et je voudrais que vous me disiez si, à votre connaissance, on a réduit la différence qui existe entre Air Canada et Eastern Provincial Airways. Par exemple, si vous prenez Air Canada pour aller de Moncton à Toronto en passant par Montréal, vous payez \$26 ou \$28 de plus qu'en allant de Charlo à Toronto en passant par Chatham et Montréal. Ce problème de tarif se pose depuis un certain temps déjà aux habitants des Maritimes; pourriez-vous nous dire ce qu'on a fait pour éliminer cette injustice.

M. Benson: Comme vous le savez, le public s'est penché sur cette notion de tarif uniforme, surtout en ce qui concerne la région de Charlo-Chatham. Le Comité des transports aériens étudie cette question à la demande du ministère des Transports. Air Canada et CP Air, de concert avec les transporteurs régionaux, ont établi un nombre croissant de tarifs uniformes dont le public pourra bénéficier; le transport coûte le même prix que pour un service direct entre deux villes. Dans la plupart des cas, le prix est inférieur aux tarifs des deux trajets pris séparément. Grâce à cette combinaison de tarifs, le voyageur a donc plus de choix entre les différentes compagnies aériennes.

C'est vrai en particulier pour les tarifs excursion au Canada, qui sont calculés en fonction de ce principe. Eastern Provincial Airways s'est entendue avec Air Canada pour que les habitants des petites localités des Maritimes qui ne peuvent pas bénéficier des tarifs excursion puissent quand même les obtenir moyennant \$3 de plus que le prix de l'aller simple.

M. Harquail: Une dernière question.

Le vice-président: Soyez bref, je vous en prie, monsieur Harquail.

M. Harquail: Depuis la dernière fois où vous êtes venu ici, monsieur Benson, pour nous parler de la mise en service de la ligne Halifax-Montréal—en passant d'une liaison aérienne à une liaison ferroviaire—les voies ferrées et le matériel sont-ils restés tels quels, ou ont-ils subi des améliorations?

M. Benson: Comme vous le savez, nous avons organisé des audiences dans les provinces Maritimes en ce qui concerne le service voyageurs. Pas plus tard que cet après-midi, je me suis informé de la date à laquelle nous en obtiendrons le rapport. Il doit sortir cet automne. Avant, c'est malheureusement impossible.

Le vice-président: Merci, monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci.

Le vice-président: Monsieur Ritchie.

M. Ritchie: Il y a plusieurs choses, monsieur le président. Premièrement, dans une partie de la circonscription que je représente, le CN a le monopole des services ferroviaires et du camionnage. Cela emploie sans doute 20,000 personnes et, du point de vue géographique, c'est relativement isolé. On a fait

[Texte]

monopoly and that this is not good. Now I have nothing specific to back this concern up but, certainly, it has caused some interesting comments. I was wondering what the CTC feels about the matter of competition between the railways and trucking firms. Should the railway be able to control both in a selected area or in a geographic pocket with . . . ?

Mr. Benson: It is a very difficult question to answer. Both CNR and CPR are in the trucking business to a degree. Whether they are in a position in a particular area, where they provide trucking service to have no competition, I do not know unless you tell me about the particular area. But, generally, trucking, as you know, is under the control of the provincial governments. The rates set are under the control of the provincial governments. The highway traffic boards control these rates and they do not fall under the CTC. Part III, although proclaimed, has never really been put into effect even for interprovincial trucking, so we have no control directly over the trucking rates that might be charged by a trucking subsidiary of CNR or CPR.

Mr. Ritchie: I have no evidence as was pointed out and the officials of both say they are in competition and, as you say, they are set by the provincial governments as far as the trucking rates are concerned but, at the same time, I would say as a matter of principle, I just do not like it.

• 2100

And I think it is a problem maybe you should address yourself to, particularly when you get into a community or area that is pretty isolated and where one trucking company has pretty well a franchise. Due to the franchise system to some extent it is a monopoly in that particular area. That is not your business, of course; as you say, that is a provincial one.

Mr. Benson: Yes, it is difficult for us to do very much about that if it is on the trucking side. If there is no competition in hauling freight by rail, under Section 23 people can appeal and we can use the shipper positions to govern the rates; but on the trucking side we really have not got the authority to do that.

Mr. Ritchie: One further thing is that although I am not too familiar with the trucking operation it was a family firm, that is the people who ran it were coming to the end of their career and obviously CNR or CPR would have great advantage in bidding over any other interested party, individuals who might be. So this again is a factor, particularly with the new bill that we have passed; I think it increases the ease by which the CNR can get into the trucking business.

Mr. Benson: You are speaking here of the new legislation that has just been passed by Parliament.

Mr. Ritchie: Yes. I would like to pass to the status of the hearings on the Brandon-Dauphin-Yorkton-Regina air service, the subsidy. Where are you and what is happening?

Mr. Benson: I have to keep up to this every day. The hearings, as you know, were held and I was just trying to find

[Traduction]

valoir qu'il s'agissait bel et bien d'un monopole et que, par conséquent, c'était néfaste. Je n'ai rien de précis pour étayer cette inquiétude, mais, incontestablement, cela a suscité des observations intéressantes. Que pense la CCT de la concurrence entre les compagnies de chemins de fer et les sociétés de camionnage? Dans certaines régions isolées, les compagnies de chemins de fer devraient-elles avoir la mainmise sur les deux?

M. Benson: Il est très difficile de répondre à cette question. Jusqu'à un certain point, le CN et le CP s'occupent de camionnage. J'ignore si, dans une région donnée, où ces compagnies assurent un service de camionnage, elles n'ont aucun concurrent. Dans l'ensemble, comme vous le savez, le camionnage relève des gouvernements provinciaux, que en fixent les tarifs. Les commissions de la circulation routière surveillent ces tarifs, qui ne relèvent pas de la CCT. La partie III n'est jamais entrée en vigueur, même dans le domaine du camionnage interprovincial, de sorte que nous n'avons aucun contrôle direct sur les tarifs imposés par les compagnies de camionnage affiliées au CN ou au CP.

M. Ritchie: Je n'ai aucune preuve et les dirigeants de ces deux compagnies affirment que la concurrence existe bel et bien; de plus, comme vous le dites, les tarifs du camionnage sont fixés par les gouvernements provinciaux; quoi qu'il en soit, cela ne me plaît guère.

Je pense que c'est un problème que vous devriez examiner, surtout dans le cas d'une petite localité ou région assez isolée, où une entreprise de camionnage possède une concession. Étant donné ce système de concession, l'entreprise exerce dans une certaine mesure un monopole dans cette région donnée. Cette question vous concerne pas, bien sûr, car elle relève du palier provincial, comme vous le dites.

M. Benson: Oui, il nous est difficile de faire quelque chose s'il s'agit du camionnage. S'il n'y a aucune concurrence dans le transport par chemins de fer, les gens peuvent en appeler aux termes de l'article 23 et nous pouvons réglementer l'établissement des tarifs, mais en ce qui concerne le camionnage, nous n'avons pas vraiment d'autorité pour agir.

M. Ritchie: En outre, bien que je ne m'y connaisse pas tellement en camionnage, il s'agissait d'une entreprise familiale dont les membres étaient prêts à prendre leur retraite, et le CN, ou le CP, aurait vraiment eu avantage à faire un appel d'offres parmi tous les autres intéressés, quels qu'ils soient. En outre, le nouveau projet de loi que nous venons d'adopter constitue un autre facteur qui facilitera, à mon avis, l'entrée du CN dans le domaine du camionnage.

M. Benson: Vous parlez de la nouvelle loi qui vient d'être adoptée par le Parlement.

M. Ritchie: Oui. J'aimerais maintenant passer aux audiences tenues au sujet de la subvention accordée pour le service aérien Brandon-Dauphin-Yorkton-Regina. Où en est-on et que se passe-t-il?

M. Benson: Je m'en informe tous les jours. Vous savez que les audiences ont eu lieu, et je tentais justement de savoir

[Text]

out how soon we could expect a decision. I am told the decision will be issued relatively soon. I cannot tie myself down more than that because after all I do not write the decisions. The people who heard it will write the decision. I am told by the Director of the Air Transport Committee that it will be issued relatively soon.

Mr. Ritchie: It is issued by a wing of your Commission.

Mr. Benson: By the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission.

Mr. Ritchie: I see.

Mr. Benson: We had public hearings, as you know.

Mr. Ritchie: Did your Commission feel that submissions were, shall we say, satisfactory? Were there enough competitors or enough people interested in the service to make it a useful and viable service, whatever the decision may be?

Mr. Benson: Yes, there was quite a turn around in what went on at these particular hearings. We had five people apply initially and then they changed their submissions and we had to adjourn and go back and they wanted to change their position. But the hearings are completed. I do not think, really without making an indication on the decision, I can say any more than the submissions were interesting.

Mr. Ritchie: One other area I am interested in, speaking of the grain handling and so on, hopper cars, do you people have any ideas on . . . there is always the argument as to who should own hopper cars, as an example, and if, say, the grain handling company owned them would they make better use of them? What is the experience of cars being owned by firms? I believe the oil companies tend to own their tank cars. Does it provide a better service? What is the opinion of the CTC on this or do you have any?

Mr. Benson: In the case of oil companies the cars that they often use are for their own specific purposes, hauled by the railroads of course, and they are leased from tank car companies by the oil company and the railway hauls them. Whether this is more efficient than the railroad owning them, it is really very hard to comment on. I would be glad to inquire from my technical staff in this regard. I think one of the reasons this has happened, that you find people with their own cars, is that they can get the specialized kind of car that they want and it is available for their use only. But whether or not you get more utilization out of that kind of car as compared with one which is owned by the railway per se, I really cannot answer off the top of my head.

Mr. Ritchie: How many industries other than oil do tend to own their cars?

Mr. Benson: There are some gas companies. Oil and chemical companies, I am told, are generally the people who have

[Translation]

quand nous pourrions nous attendre à obtenir une décision. On me dit que ce sera sous peu. Je ne peux pas m'engager davantage à ce propos, car, après tout, ce n'est pas moi qui rends ces décisions. Ce seront les gens qui auront entendu la cause. Le directeur du Comité des transports aériens me dit que la décision sera rendue sous peu.

M. Ritchie: Ce jugement est rendu par une section de votre commission.

M. Benson: Par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports.

M. Ritchie: Je vois.

M. Benson: Nous avons tenu des audiences publiques, comme vous le savez.

M. Ritchie: Votre commission est-elle satisfaite, dirons-nous, des mémoires présentés? Est-ce qu'il y avait suffisamment de concurrence ou de personnes intéressées à rendre ce service utile et viable, quelle que soit la décision rendue?

M. Benson: Oui, il y a eu une grande quantité de participants à ces audiences. Au début, cinq personnes avaient présenté une demande, mais elles ont par la suite changé la teneur de leur mémoire, et nous avons dû lever la séance, pour ensuite revenir entendre leur nouvelle position. Les audiences sont maintenant terminées. Je ne veux donner aucune idée de ce que sera la décision, aussi, je peux simplement dire que les mémoires étaient intéressants.

M. Ritchie: L'autre secteur qui m'intéresse, c'est le transport des grains et autres céréales, par wagons-trémies; avez-vous une idée . . . Il y a toujours des discussions quant à savoir qui devrait être propriétaire des wagons-trémies, car on dit par exemple que si c'était l'entreprise de manutention des céréales qui en était propriétaire, elle en ferait un meilleur usage. Que s'est-il passé dans les cas où ces entreprises étaient propriétaires des wagons? Je crois que les sociétés pétrolières sont propriétaires de leurs wagons-citernes. Est-ce qu'il en résulte un meilleur service? Quelle est l'opinion de la Commission canadienne des transports à ce propos, si vous en avez une?

M. Benson: Dans le cas des sociétés pétrolières, les wagons qu'elles utilisent souvent servent uniquement aux fins de ces mêmes sociétés, et sont, bien sûr, transportés par les compagnies de chemins de fer; les sociétés pétrolières louent ces wagons-citernes d'entreprises spécialisées et ce sont les compagnies de chemins de fer qui les transportent. Quant à savoir si c'est plus efficace que si la compagnie de chemins de fer en était propriétaire, il est vraiment très difficile de le dire. Je me ferais un plaisir de me renseigner auprès de mon personnel technique. Je pense que certaines sociétés préfèrent posséder leurs propres wagons, parce qu'elles peuvent ainsi obtenir le genre de wagons spécialisés qu'elles veulent, et ils sont à leur disposition exclusive. Je ne peux pas vous dire sur le vif si l'on obtient ainsi une plus grande utilisation des wagons que lorsqu'ils appartiennent à la compagnie de chemins de fer.

M. Ritchie: Dans combien d'industries les entreprises possèdent-elles leurs propres wagons, à part l'industrie du pétrole?

M. Benson: Il y a certaines compagnies de gaz, mais on me dit que généralement, ce sont les sociétés pétrochimiques qui

[Texte]

their own cars. I cannot limit it to that because there may be other people in the country who have their own cars as well.

Mr. Ritchie: Thank you, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Dr. Ritchie.

Mr. Benson: I am told there is also a certain tax advantage in doing it this way.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benson. I did recognize Mr. Condon before the bells went.

Mr. Condon: Thank you very much, Mr. Chairman. I just have one question which I think can be covered very briefly. Some time ago there were recommendations from boroughs in Toronto over a coroner's recommendation on the death of a young lady named Sandra Jensen regarding the lack of proper fencing along railway lines in the bigger cities. I understand that the member from York East has made representations, if not to you, it is now in the works, and also to the Minister of Transport. When is something going to be done or a decision going to be made on this? It is my assumption that the province is ready and the municipalities would share the cost, from what I understand, and I guess it also is just waiting for the CTC recommendation.

Mr. Benson: Well, on a general basis, I would indicate that we have been doing some studies with regard to the protection of railway right-of-ways in built-up areas. We have been asked as well by the Minister of Transport to report to him on this particular matter. I am told that we have a fairly thorough report which is just about ready to go to the Minister of Transport.

Mr. Condon: So we can see that in the foreseeable future.

Mr. Benson: Yes, very, very soon, I gather.

Mr. Condon: Fine, thank you very much, Mr. Chairman.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Condon. This meeting stands adjourned until . . .

Mr. Benson: Well, I have agreed to come at 9.30 on Thursday. If the Committee wanted me to come earlier because you are losing time, or stay longer, I am at your disposal.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Benson. We will perhaps let you know, but it will be 9.30 on Thursday morning, and we will discuss the other matter as undertaken earlier.

The meeting is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

possèdent leurs propres wagons. Je ne peux pas dire que ce sont les seules, il y a peut-être d'autres personnes au pays qui possèdent également leurs propres wagons.

M. Ritchie: Je vous remercie, monsieur le président.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Ritchie.

M. Benson: On me dit que certains avantages fiscaux découlent de cette façon de procéder.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Benson. J'avais accepté de donner la parole à M. Condon avant que la sonnerie ne se fasse entendre.

M. Condon: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Je n'ai qu'une seule question à poser, et je pense qu'on peut y répondre très brièvement. Il y a quelque temps, les municipalités environnantes de Toronto ont formulé des recommandations au sujet de l'absence de clôtures appropriées le long des lignes de chemin de fer dans les grandes villes, à la suite d'une conclusion tirée par un coroner après le décès d'une jeune femme nommée Sandra Jensen. Je crois que le député de York-Est a déjà fait des représentations, qui vous parviendront probablement, et il s'est également adressé au ministre des Transports. Quand agira-t-on, quand prendra-t-on une décision à ce propos? Je pense que la province est tout à fait disposée, comme les municipalités, à partager les dépenses qui s'ensuivront, et je suppose qu'on attend tout simplement la recommandation de la CCT.

M. Benson: De manière générale, je dirais que nous avons fait des études au sujet de la protection assurée le long des lignes de chemin de fer dans les agglomérations. Le ministre des Transports nous a également demandé de lui faire un rapport à ce propos. On me dit que nous avons déjà rédigé un rapport assez complet, qui parviendra sous peu au ministre des Transports.

M. Condon: Nous pouvons donc nous attendre à une solution dans un avenir rapproché.

M. Benson: Oui, très bientôt, je crois.

M. Condon: Bien, je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Condon. Le Comité suspend ses travaux jusqu'à . . .

M. Benson: J'ai accepté de venir à 9 h 30, jeudi. Si le Comité veut que je vienne plus tôt parce que vous manquez de temps, ou que je reste plus longtemps, je suis à votre disposition.

Le vice-président: Je vous remercie, monsieur Benson. Nous vous le ferons savoir, mais pour l'instant, la séance est prévue pour 9 h 30, jeudi matin, et nous discuterons alors de l'autre sujet déjà abordé.

Le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT*
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Transport Commission:

Mr. E. J. Benson, President;
Mr. G. Cooper, Executive Director, Rail Transport
Committee;
Mr. Harris Arbique, Secretary.

De la Commission canadienne des transports:

M. E. J. Benson, président;
M. G. Cooper, directeur exécutif, Comité des transports par
chemin de fer;
M. Harris Arbique, secrétaire.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 32

Thursday, June 1, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 32

Le jeudi 1^{er} juin 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1978-79: Votes 80 and 85
Canadian Transport Commission under
TRANSPORT

CONCERNANT:

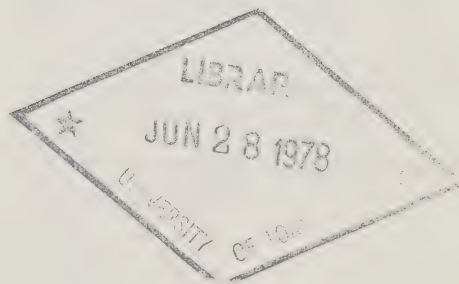
Budget principal 1978-1979: crédits 80 et 85—
Commission canadienne des transports sous la
rubrique TRANSPORTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Baker (<i>Gander-Twillingate</i>)	Condon
Béchar	Dionne (<i>Kamouraska</i>)
Bussiè	Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)
Cadiu	Flynn
Caron	Forrestall

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Mazankowski	Nystrom
Mclsaac	Oberle
Murta	Roy (<i>Laval</i>)
Neil	Towers—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Thursday, June 1, 1978:

Mr. Neil replaced Mr. Malone;
Mr. Oberle replaced Mr. Crosbie;
Mr. Cadiu replaced Mr. Ritchie;
Mr. Towers replaced Mr. McKenzie;
Mr. McIsaac replaced Mr. Comtois;
Mr. Béchar

replaced Mr. Harquail;

Mr. Roy (*Timmins*) replaced Mr. Flynn;

Mr. Flynn replaced Mr. Roy (*Timmins*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 1^{er} juin 1978:

M. Neil remplace M. Malone;
M. Oberle remplace M. Crosbie;
M. Cadiu remplace M. Ritchie;
M. Towers remplace M. McKenzie;
M. McIsaac remplace M. Comtois;
M. Béchar

replaced M. Harquail;

M. Roy (*Timmins*) remplace M. Flynn;

M. Flynn remplace M. Roy (*Timmins*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 1, 1978
(34)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Baker (*Gander-Twillingate*), Béchard, Bussièrès, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Flynn, Forrestall, Mazankowski, McIsaac, Murta, Neil, Oberle, Roy (*Laval*) and Towers.

Other Members present: Messrs. Brisco, Herbert, McCain, Robinson and Roy (*Timmins*).

Witnesses: From the Canadian Transport Commission: The Honourable E. J. Benson, President; Mr. J. W. Green, Executive Director, Air Transport Committee; Mr. J. Hanley, Executive Director, Traffic and Tariffs Branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, March 1, 1978, relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979. (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Wednesday, March 15, 1978.*)

The Chairman called Votes 80 and 85 relating to the Canadian Transport Commission under Transport.

The witnesses answered questions.

CHAIRMAN'S DECISION

At our meeting of Monday, May 29, 1978, Mr. Forrestall proposed,—That this Committee, having considered the estimates of the Minister of Transport, reports to the House suggesting the advisability of reducing the Minister's salary to \$1.00.

The Chairman ruled the motion out of order on the grounds that the Minister's Salary and Car Allowance was a Statutory Item and is not part of the Committee's Order of Reference.

At 11:35 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 1^{er} JUIN 1978
(34)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 40 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Baker (*Gander-Twillingate*), Béchard, Bussièrès, Cadieu, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Caron, Collenette, Condon, Douglas (*Bruce-Grey*), Flynn, Forrestall, Mazankowski, McIsaac, Murta, Neil, Oberle, Roy (*Laval*) et Towers.

Autres députés présents: MM. Brisco, Herbert, McCain, Robinson et Roy (*Timmins*).

Témoins: De la Commission canadienne des transports: L'honorable E. J. Benson, président; M. J. W. Green, directeur exécutif, Comité des transports aériens; M. J. Hanley, directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 1^{er} mars 1978 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. (*Voir procès-verbal et témoignages du mercredi 15 mars 1978.*)

Le président met en délibération les crédits 80 et 85 portant sur la Commission canadienne des transports sous la rubrique Transports.

Les témoins répondent aux questions.

DÉCISION DU PRÉSIDENT

Lors de notre séance du lundi 29 mai 1978, M. Forrestall a proposé,—Que le Comité, après avoir étudié le budget des dépenses du ministre des Transports, suggère à la Chambre de réduire le traitement du ministre à \$1.00.

Le président déclare la motion irrecevable attendu que le traitement du ministre et les allocations de voiture constituent un poste statutaire et ne fait pas partie de l'ordre de renvoi du Comité.

A 11 h. 35, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 1, 1978

• 0938

[Text]

The Chairman: Order, please.

We have a quorum. We will resume consideration of the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979, and I will call Votes 80 and 85 dealing with the Canadian Transport Commission.

DEPARTMENT OF TRANSPORT

Canadian Transport Commission

Vote 80—Canadian Transport Commission—Operating expenditures—\$24,144,000

Vote 85—Canadian Transport Commission—Contributions, including an amount of \$20,000,000 to be credited to the Railway Grade Crossing Fund—\$28,900,000

The Chairman: We have with us this morning the Honourable E. J. Benson, President, and if Mr. Benson wishes, he can introduce those officials that are with him this morning or we could proceed directly to the questioning.

Mr. Mazankowski: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, during your absence at the last committee meeting, there were some discussions about getting in contact with Emmett Hall to appear before the Committee and the Clerk was instructed to contact the Justice and get some indication from him as to when he might be free to appear before the Committee. I am wondering if that has been done and if there is a report that might be made to this Committee at this time.

• 0940

The Chairman: As I mentioned to you, Mr. Mazankowski, Emmett Hall has been contacted. He is not available until the week of the twelfth. We have planned a steering sub-committee meeting next Wednesday, June 7 at 3.30 p.m. after which we will be able to provide more specifics for you. But at the moment he is available and on stand-by. If we so desire, he will be with us either on the twelfth, thirteenth, fourteenth or fifteenth, I think, if the Committee can sit, and we will sit to that Friday.

Mr. Mazankowski: All right. With respect to the other witness that was invited to appear, Mr. Fred Anderson, I am wondering if the Clerk has been in touch with him. If not, would he contact him and perhaps get some indication from him as to when he might be free to appear. That might be considered at the same steering committee meeting.

The Chairman: Yes. I understand that the Clerk has tried to get in contact with Mr. Anderson. We have been unable to at the moment but he is supposed to call us back some time today. So as soon as I get some news and find out the date that

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 1^{er} juin 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

Nous avons le quorum. Nous reprenons l'étude du Budget principal des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979, et j'ouvre le débat sur les Crédits 80 et 85, la Commission canadienne des transports.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Commission canadienne des transports

Crédit 80—Commission canadienne des transports—Dépenses de fonctionnement—\$24,144,000

Crédit 85—Commission canadienne des transports—Contributions, y compris un montant de \$20,000,000 à la Caisse des passages à niveau—\$28,900,000

Le président: Nous accueillons ce matin l'honorable E. J. Benson, président, et s'il le désire, il peut nous présenter les collaborateurs qui l'accompagnent ce matin ou nous pouvons passer directement aux questions.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mazankowski, pour un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Monsieur le président, pendant votre absence, lors de la dernière réunion du comité, il a été question de communiquer avec M. Emmett Hall pour qu'il compare devant le comité, et le greffier a reçu instruction de communiquer avec M. le juge pour savoir quand il serait libre. J'aimerais savoir si l'on a pris des mesures et si l'on peut annoncer quelque chose aux membres du comité ce matin.

Le président: Comme je vous l'ai dit, monsieur Mazankowski, Emmett Hall a été contacté, il ne sera pas libre avant la semaine du 12. Le sous-comité de direction se réunira le mercredi 7 juin à 15 h 30. Nous pourrions, après cette réunion, vous dire quelle date a été fixée. Pour l'instant, il est libre et il attend que nous lui fassions signe. Si nous voulons, nous pourrions l'inviter entre le 12 et le 15. Je pense, du reste, que nous siégerons ce vendredi-là.

M. Mazankowski: Très bien. Qu'en est-il de l'autre témoin que nous voulions inviter, M. Fred Anderson. Le greffier s'est-il mis en contact avec lui. S'il ne l'a pas fait, pourrait-il le faire et nous dire quand M. Anderson est libre. On pourrait peut-être étudier cette question à la même réunion du comité de direction.

Le président: Je crois savoir que le greffier a essayé de se mettre en rapport avec M. Anderson. Il n'y a pas réussi, mais M. Anderson doit téléphoner plus tard dans la journée. Dès que je saurai quelque chose et dès que nous aurons arrêté une

[Texte]

he would be able to appear, I will be pleased to contact you and advise you of that information.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: On a point of order, Mr. Roy?

Mr. Roy (Laval): Maybe it would be a good idea to table the list of witnesses that the honourable member wants to call. We have asked that Judge Hall be a witness and now we have other witnesses being asked for. It might be a good idea to know how many witnesses we want.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I thought Mr. Roy was here at the time we considered that motion and the motion expressly stated that we would call Justice Emmett Hall and Professor Fred Anderson, the Chairman of the Prairie Rail Action Committee. That was part and parcel of the motion. We are not going beyond that, sir.

Mr. Roy (Laval): I think, Mr. Chairman, the motion referred to Judge Hall.

Mr. Mazankowski: The Clerk is here. Perhaps he could . . .

The Chairman: Order! Order, please! La motion recommandait que M. Emmett Hall vienne témoigner devant le Comité ainsi que M. Fred Anderson, le président du «Comité d'action pour le chemin de fer des Prairies». Cette motion a été adoptée.

Mr. Roy (Laval): Would you please read the motion? I would like to get the wording of the motion.

Mr. Mazankowski: You voted on it.

The Chairman: The motion reads:

Mr. Murta moved that the Committee invite the Honourable Justice Emmett Hall and Chairman of the Prairie Rail Action Committee to appear before the Committee when dealing with the Estimates.

The first questioner, Mr. Oberle.

Mr. Oberle: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask the head of the Canadian Transport Commission, Mr. Benson, about an application now before the Commission by Canadian Pacific Airlines in respect to the amalgamation of licences. That being a new phenomenon, new departure, how is the Commission handling such a licence application, particularly in light of the fact that the Minister of Transport has said publicly that he is very much in favour of that kind of an approach?

Hon. E. J. Benson (President, Canadian Transport Commission): The application is not in front of the Commission, per se, at this time; it will be in front of the Commission very soon. I of course cannot indicate to you what the decision will be because I do not know that. As you know, all of the commissioners are quite independent, the same as judges, and they make their decision. But I cannot say how it is going to be dealt with. I can simply say that it has been submitted and the officials have it at present. It has had full public notice.

Mr. Oberle: Can I then ask what the delay has been in bringing the application before the Commission? As you know, CP Air issued their spring schedule and it included certain changes in their routes as a result of clear assurances by the Minister that that particular licence is one that the govern-

[Traduction]

date possible, je me ferai un plaisir de vous contacter pour vous en informer.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président.

Le président: Un rappel au Règlement, monsieur Roy?

M. Roy (Laval): Il serait peut-être judicieux de déposer la liste des témoins que l'honorable député veut qu'on invite. On a demandé que le juge Hall soit invité, et voilà que d'autres noms s'ajoutent. Il serait bon que nous sachions combien de témoins on a l'intention d'inviter.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je pensais que M. Roy avait assisté à la réunion au cours de laquelle a été déposée une motion demandant expressément qu'on visite le juge Emmett Hall et le professeur Fred Anderson, président du comité d'action pour le chemin de fer des Prairies. Tel était le contenu de la motion, et nous y sommes fidèles.

M. Roy (Laval): Je pense que la motion ne contenait que le nom du juge Hall.

M. Mazankowski: Le greffier est ici. Peut-être pourrait-il . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. The motion recommended that Mr. Emmett Hall appear before the committee as well as Mr. Fred Anderson, President of the Prairie Rail Action Committee. The motion was carried.

M. Roy (Laval): Pouvez-vous lire la motion? J'aimerais que vous me donniez le libellé exact.

M. Mazankowski: Vous l'avez votée.

Le président: Voici la motion:

M. Murta propose que le comité invite le juge Emmett Hall et le président du comité d'action pour le chemin de fer des Prairies à comparaître lors de l'étude du budget des dépenses.

Monsieur Oberle.

M. Oberle: Merci, monsieur le président. Ma question s'adresse au président de la Commission canadienne des transports, M. Benson. Il s'agit de la demande de CP Air, dont la Commission est saisie au sujet de l'amalgame de licences. C'est du nouveau, et j'aimerais savoir comment la commission traite une telle demande de licence surtout lorsque l'on sait que le ministère des transports a dit publiquement qu'il favorisait cette méthode?

L'honorable E. J. Benson (Président, Commission canadienne des transports): La Commission n'a pas encore été saisie de la demande, mais elle le sera inévitablement. Bien sûr je ne puis rien vous dire de la décision qu'elle prendra, car je ne la connais pas. Vous n'ignorez pas que tous les commissaires jouissent d'une grande indépendance, à l'instar des juges, et qu'ils prennent eux-mêmes leurs décisions. Je ne sais donc pas comment cela va se passer. Je ne puis que vous dire que la demande a été soumise aux responsables. On l'a d'ailleurs annoncé publiquement.

M. Oberle: Mais pourquoi ce retard? Pourquoi la Commission n'en a-t-elle pas encore été saisie? Comme vous le savez, CP Air a publié ses horaires de printemps, on y relève certaines modifications de parcours fondées sur l'assurance du ministre que le gouvernement appuyait et voyait d'un bon œil

[Text]

ment would support and welcome in that particular approach. I am wondering just how long the thing has been before the officials, if not the committee, and why the delay.

• 0945

Mr. Benson: First of all, as you know, we have to publish publicly such applications. There were several interventions against the applications. The speech of the Minister was permissive and not directive to the Commission, if you will recall what he said. We have simply gone through the normal processing. It takes longer than people think because you have to publish the application first of all, then people have a period of time in which to submit interventions, then the applicant has to reply.

Mr. Oberle: Yes, I know the routine.

Mr. Benson: This is what has happened. It has not been delayed. It has just gone through its normal process and now it is ready to go to the committee, and the committee will have to decide whether or not it allows the application or whether it has public hearings or where we move from that point on.

Mr. Oberle: I just have a one-sided story but maybe the Chairman could give me an indication of what flexibility the airline would have using this particular approach which would make it different from the traditional way of applying for licences and routes.

Mr. Benson: There are some very technical points involved in this with regard to other people's rights to fly between particular points. Perhaps I could call on Mr. Green to make a few comments.

Mr. Oberle: Sure.

Mr. Benson: Mind you, I do not want any of these comments to be interpreted as influencing the decision that will be made by the Air Transport Committee.

Mr. Oberle: Oh, no, no.

The Chairman: Mr. Green.

Mr. J. W. Green (Executive Director, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission): Thank you, Mr. Chairman. The sorts of things that interveners point out in intervening against an application of this kind are how their rights and their established routes would be affected by the proposed changes. If this application were granted without any restrictive conditions in it, it would enable CP Air to fly in any route pattern it chose between any pair of points involved in all its domestic licences. Now some of the interveners, I believe, have pointed out that this would cut across some of their established routes. These are the sorts of problems that will have to be weighed in arriving at whether the application should be granted and, if it is granted, what conditions should be put into the licence.

Mr. Oberle: Why would CP Air be so confident that there would not be too many objections? It is my understanding that all the other airlines, at least the regional carriers as well in Western Canada are basically in favour of this kind of approach and, of course, they would follow up with an application of their own. What encouragement would CP Air have

[Translation]

cette demande. Combien de temps les responsables retiendront-ils la demande, si ce n'est pas le comité, et qui est à l'origine du retard?

M. Benson: Tout d'abord, vous n'ignorez pas que nous avons rendu publiques ces demandes. Elles ont donné lieu à plusieurs interventions. Le ministre, vous vous en souvenez, s'est montré très ouvert dans ses propos, il n'a pas donné d'instructions à la commission. Nous avons suivi la méthode habituelle. Elle est plus longue qu'on ne l'imagine, car il faut publier la demande, ensuite, il y a un délai au cours duquel on peut soumettre des interventions, puis le requérant doit répondre.

M. Oberle: Oui, je connais la filière.

M. Benson: Voilà ce qui s'est passé. Il n'y a pas eu de retard. L'affaire a suivi son cours normalement et maintenant la demande sera déferée au comité, qui devra décider de l'accepter ou de la rejeter, ou encore de recourir à des audiences publiques ou autre chose.

M. Oberle: Je ne connais qu'un côté de la médaille, mais le président pourrait peut-être me dire si CP Air pourra recourir à cette façon de procéder qui s'écarte de l'approche traditionnelle sur la délivrance des licences et l'assignation des parcours.

M. Benson: Il y a beaucoup de questions techniques à résoudre à cause du droit qu'ont les autres compagnies de voler entre deux points donnés. M. Green peut peut-être vous donner quelques détails.

M. Oberle: Volontiers.

M. Benson: Je ne veux pas que nos remarques d'aujourd'hui soient interprétées comme visant à influencer la décision que le comité des transports aériens prendra.

M. Oberle: Loin de moi cette idée.

Le président: Monsieur Green.

M. J. W. Green (président directeur général, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports): Merci monsieur le président. Ceux qui décident d'intervenir contre une demande de ce genre signalent les droits qu'ils ont sur certains parcours établis et comment ces droits seront affectés par la proposition. Si cette demande était approuvée sans qu'on l'assortisse de conditions, la société CP Air pourrait emprunter tous les parcours qu'elle entend entre deux points donnés pour lesquels elle possède une licence. Certains intervenants ont signalé que leurs parcours seraient ainsi traversés. Voilà le genre de problèmes que nous devons juger avant de décider d'approuver cette demande et, le cas échéant, nous devons nous demander quelles conditions devraient être imposées.

M. Oberle: Pourquoi la société CP Air a-t-elle l'impression que personne n'y verra d'inconvénient? Si je ne m'abuse, toutes les autres compagnies aériennes, du moins les transporteurs régionaux de l'Ouest du Canada, sont en faveur de cette façon de procéder, et bien sûr, à la suite de l'approbation de cette demande, il y en aurait beaucoup d'autres. Quels encouragements

[Texte]

had to go so far as to publish new schedules in anticipation of the licence being granted?

Mr. Green: I am afraid I cannot put myself in the mind of the CP Air scheduling people. I know that the one thing that has given rise to comment in the press is their advanced publication of a schedule of a non-stop flight, I think between Calgary and Prince George.

Mr. Oberle: Yes.

Mr. Green: That has been subsequently withdrawn. It was published subject to government approval in the first place, as I understand it.

Mr. Oberle: Yes.

Mr. Green: As to the reasoning behind CP Air doing that, I am afraid I could not answer that.

Mr. Benson: I would be pleased to send you a list of the interveners and their reasons for intervention.

Mr. Oberle: Yes.

Mr. Benson: I really do not want to get too far into discussing what kind of decision might be made.

Mr. Oberle: Yes, but it is nevertheless, for the edification of the Committee, a useful exercise to eliminate the problem as it exists, and since it is a new approach, to examine the difference between a traditional licence application and one of this nature. You are saying that the airline could fly either directly or with stopovers anywhere where they have a licence. In other words they could, without coming back to the committee, establish certain direct routes as long as they fit into their general licensing pattern.

• 0950

Mr. Benson: That is true, unless we attach conditions to the licence when it is issued.

Mr. Oberle: I see.

Mr. Benson: What you say is absolutely true, you know, if it was approved in the manner that the application has been made, but it is within the power of the air transport committee to attach conditions. Is this licence application restricted to the western Canadian regional base, or is it all-encompassing, all-embracing?

Mr. Green: As I recollect it, the application is to combine all its domestic scheduled licences into one licence. That would include the licence to serve up through B.C.—Yukon, which may be one or two licences, I am not quite sure, with their transcontinental licence.

Mr. Oberle: Yes. So it is an all-embracing . . .

Mr. Green: Theoretically, if it were approved without conditions, it would permit a non-stop flight from Prince Rupert to Montreal, as an example.

Mr. Oberle: Yes.

Mr. Benson: There is an interesting development here that has taken place over a period of years. As you recall, CP used to have to fly across the country without turnaround routes . . .

[Traduction]

ragements ont été donnés à CP Air pour qu'elle s'aventure à publier de nouveaux horaires dans l'attente d'une décision favorable?

M. Green: Je ne puis pas répondre pour les responsables de CP Air. Je sais que la presse a relevé la publication anticipée d'un horaire pour un vol direct entre Calgary et Prince George.

M. Oberle: C'est juste.

M. Green: L'horaire a ensuite été retiré. On l'a publié sous réserve de l'approbation de la demande par le gouvernement.

M. Oberle: Je sais.

M. Green: Je ne puis pas vous expliquer pourquoi CP Air a décidé de procéder de la sorte.

M. Benson: Je me ferai un plaisir de vous envoyer une liste des intervenants en vous indiquant les raisons qui les ont poussés à intervenir.

M. Oberle: Merci.

M. Benson: Je ne voudrais pas trop me risquer à discuter de l'issue de cette question.

M. Oberle: Je comprends, mais quoi qu'il en soit, les membres du comité trouvent toujours utile de chasser un problème qui surgit, surtout quand on songe qu'il s'agit d'une nouvelle approche. Il est bon d'examiner les différences entre l'approche traditionnelle et celle-ci. Vous dites que la compagnie aérienne pourrait voler directement ou avec escale à n'importe quel endroit pour lequel elle possède une licence. En d'autres termes, elle pourrait sans s'adresser au comité modifier ses parcours dans la mesure où elle respecte le réseau accordé en vertu de la licence globale.

M. Benson: Vous avez raison. Dans la mesure où la licence n'est pas assortie de conditions.

M. Oberle: Je vois.

M. Benson: Vous avez tout à fait raison. Si la demande était approuvée telle quelle, ce serait le cas, mais le Comité de transport aérien a le pouvoir d'imposer certaines conditions. Je vois. Est-ce que cette demande touche uniquement les opérations de la société dans l'Ouest du Canada ou toutes ses opérations au pays?

M. Green: Si je me souviens bien, la demande vise à la fusion de toutes ces licences en une seule. Les quelques licences pour le service entre la Colombie-Britannique et le Yukon seraient incorporées à une licence transcontinentale.

M. Oberle: Je vois. C'est donc une licence globale . . .

M. Green: En théorie, si la demande recevait une approbation inconditionnelle, on pourrait faire des vols directs entre Prince-Rupert et Montréal.

M. Oberle: Je vois.

M. Benson: Depuis quelques années, il y a un nouveau développement qui est assez intéressant. Vous vous souvien-

[Text]

Mr. Oberle: Yes.

Mr. Benson: ... without turnaround points, and this was altered by the government some time ago, through the Commission. They are now moving to the point where they are going to fly anywhere, any time, between any two points that are on their licence.

Mr. Oberle: Yes. Well, basically, may I be so bold to say that in this particular case, I cannot but agree with the Minister that that would have to be a better approach. It would certainly add, in my opinion at least, an attractive dimension of competition to the industry. Any condition that the committee may attach to it, of course, I can see that on a transcontinental approach it may create some difficulties but, certainly in the regions for which I am responsible and to which my jurisdiction extends, I can see that the airline would be in a much better position to respond to cyclical demands in the resource areas, in the frontier areas which they serve and it would, certainly, be something that would be supported by myself, by the people that the airline serves in those particular regions. So any conditions that the committee may attach to it, I hope will take that into account.

I am surprised ... I do not read into the Minister's comments that ... he was quite explicit when he said that the government is, indeed, favouring that kind of an approach for the future. Whether it can happen all at once or not, I do not know, but certainly would the Chairman not agree that it would add a feature of dimension, of competition, to the airline industry, something that is needed to bring fares in line and to improve the efficiency of the airlines, particularly on the regional basis as well.

Mr. Benson: Well, without prejudging the decision of the committee, I can assure you that a copy of what you have said today, the submission you have made, will be presented to the committee when they are making their decision. I really cannot go any further than that.

The Chairman: Thank you, Mr. Oberle.

Mr. Douglas: He is not here. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like to get into the area of minimum compensatory rates and the manner in which they were subscribed, particularly with respect to the products of rapeseed.

First of all perhaps we might begin by giving the Committee a definition of what is meant by "minimum compensatory rate". There seems to have been some confusion arising as a result of the rate that has been established for the rapeseed meal and oil that has been the subject of an Order in Council decision, P.C. 1976-894.

• 0955

Mr. Benson: First of all, I am going to introduce Mr. Hanley ...

Mr. Mazankowski: I thought so.

[Translation]

drez, qu'autrefois, CP Air pouvait voler d'un point à l'autre du pays sans ...

M. Oberle: Oui.

M. Benson: ... sans escales prolongées. Le gouvernement, par le biais de la Commission, a cependant modifié cela il y a un certain temps. Maintenant, on songe à lui permettre de voler n'importe où, n'importe quand, entre deux points couverts par la licence qui lui a été délivrée.

M. Oberle: Oui. J'ose dire que j'abonde dans le même sens que le ministre là-dessus. Ce serait une meilleure façon de procéder. Cela stimulerait la concurrence dans l'industrie. Le comité pourrait cependant imposer certaines conditions et, à l'échelle continentale, cela pourrait créer des difficultés; mais dans les régions dont je suis responsables, je constate que la compagnie aérienne sera mieux en mesure de répondre aux demandes cycliques des régions riches en ressources, des régions éloignées qu'elle dessert. Pour ma part, j'appuierai donc la proposition, et la population que la compagnie aérienne dessert en fera autant. J'espère que le comité tiendra compte de cela en mettant ces conditions.

Le ministre, dans sa déclaration, a été très explicite quand il a dit que le gouvernement était en faveur de cette approche pour l'avenir. Je ne sais pas si cela pourra se faire tout d'un coup, mais le président reconnaîtra sûrement que l'industrie aérienne trouverait son compte du point de vue de la concurrence, qu'elle y trouverait le moyen d'améliorer sa structure tarifaire et son efficacité, surtout à l'échelle régionale.

M. Benson: Je ne veux pas préjuger de la décision du comité. Je puis vous assurer cependant que je communiquerai les remarques que vous faites aujourd'hui au comité avant qu'il se prononce. Je ne puis m'engager plus loin.

Le président: Merci, monsieur Oberle.

M. Douglas: Il n'est pas ici. Monsieur Mazankowski alors.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais aborder le sujet des tarifs minimum compensatoires, surtout en ce qui a trait au produit dérivé du Colza.

Tout d'abord, j'aimerais obtenir une définition de ce que l'on entend par «tarif minimum compensatoire». Il semble qu'un malentendu se soit créé après la fixation du tarif pour la moulée et l'huile de colza, qui a fait l'objet d'un décret du conseil, le PC1976-894.

M. Benson: Je vais vous présenter M. Hanley ...

M. Mazankowski: Je le savais.

[Texte]

Mr. Benson: . . . probably the outstanding expert on rates in Canada.

Mr. Mazankowski: Yes.

Mr. Benson: But beyond that, Mr. Mazankowski, I must say that, as you recall, we issued a decision, there was an order in council.

Mr. Mazankowski: Right.

Mr. Benson: In our opinion that was the directive of the order in council. That was appealed to the Federal Court, the appeal was dismissed, leave to appeal to the Supreme Court of Canada was asked for and it was denied.

Mr. Mazankowski: Right.

Mr. Benson: So the Supreme Court of Canada has in effect agreed that we carried out our mandate in this particular regard. Now, having said that, you may not agree, and that is okay.

Mr. Mazankowski: Oh, I did not say that, no. I am just simply seeking a definition.

Mr. Benson: I will refer the matter to Mr. Hanley who, I think is recognized in Canada as the outstanding rate authority.

Mr. Mazankowski: You were assuming my further questions and you may have been inaccurate in that regard, sir.

An hon. Member: Whether you agree or not.

The Chairman: Mr. Hanley.

Mr. J. E. Hanley (Executive Director, Traffic and Tariffs, Canadian Transport Commission): I think it might be helpful to briefly sketch out what happened and why it happened.

As you may know, the question of rates on rapeseed products was dealt with by the Railway Transport Committee in a decision of June 27, 1973, and that decision was appealed to the Governor in Council by CSP Foods, supported by the provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta. The outcome of that appeal came several years later and was specified in order in council P.C. 1976-894 of April 13, 1976, which exercised the powers in Section 64 of the National Transportation Act of the Governor in Council to vary or rescind orders of the Commission. And in effect he varied our orders and directed us to establish a different level of rates, and he used the term "minimum compensatory level". The committee, after looking at all of the costs, and cost-finding is a very time consuming process, issued an order, R23976 on November 26, 1976. Attached to that order are reasons that we did what we did. Then the next thing that occurred was that that order, R-23976, was endorsed by the Governor Council because he issued another order in council, P.C. 1977-362, dated February 18, 1977, and that second order in council contained the following statement, and I am quoting:

The reasons set out in Appendix A to said order R-23976 express the intention of the Governor in Council and the provisions for tariffs and tolls or rates prescribed in Schedule A of the said order, R-23976, as amended, are binding upon the Canadian Transport Commission and upon all parties.

[Traduction]

M. Benson: . . . qui est probablement l'autorité au Canada en matière de vérification.

M. Mazankowski: Oui.

M. Benson: Il faut dire également, comme vous vous en souvenez sans doute, monsieur Mazankowski, que nous avons émis une décision. Il y a eu un décret du conseil.

M. Mazankowski: D'accord.

M. Benson: A notre avis, tel était le sens du décret en conseil. On est allé en appel devant la cour fédérale. L'appel a été rejeté. On a demandé d'en appeler à la Cour Suprême du Canada, mais sans succès.

M. Mazankowski: Je sois.

M. Benson: La Cour Suprême du Canada a donc reconnu que nous avons respecté notre mandat à cet égard. Vous pouvez ne pas être d'accord. C'est votre droit.

M. Mazankowski: Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je cherche seulement une définition.

M. Benson: Maintenant, je cède la parole à M. Hanley qui est l'autorité en matière de vérification au Canada.

M. Mazankowski: Vous avez anticipé mes autres questions. Vous avez peut-être eu tort.

Une voix: Que vous soyez d'accord ou non.

Le président: Monsieur Hanley.

M. J. E. Hanley (directeur administratif, exploitation et tarifs, Commission canadienne des transports): Il serait utile d'indiquer brièvement ce qui s'est passé et d'en donner les raisons.

Vous savez sans doute que la question des tarifs pour les produits du colza a été traitée par le Comité des transports par chemin de fer dans sa décision du 27 juin 1973, et que la CSP Foods, appuyée par les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, en a appelé de cette décision au gouverneur en conseil. Le résultat de cet appel a été connu plusieurs années plus tard et a été spécifié dans le décret du Conseil CP 1976-894 du 13 avril 1976, en vertu de l'article 64 de la Loi nationale sur les transports permettant au gouverneur en conseil de modifier ou d'annuler les ordonnances de la commission. Nos ordonnances s'en sont trouvées effectivement modifiées puisque le décret du conseil nous enjoint d'établir une nouvelle tarification en utilisant l'expression «niveau minimal de compensation». Le comité, après avoir examiné tous les coûts entrés en ligne de compte,—processus très long et très ardu—a émis l'ordonnance R-23976 du 26 novembre 1976 qui donne les raisons de notre attitude. Après l'émission de cette ordonnance R-23976, vient la confirmation par le gouverneur en conseil au moyen du décret en conseil CP 1977-362 du 18 février 1977. Ce décret du conseil déclare ce qui suit:

Les raisons exposées à l'annexe A de ladite ordonnance R-23976 révèlent l'intention du gouverneur en conseil et les dispositions touchant les tarifs, les droits et les taux prescrits à l'annexe A de ladite ordonnance R-23976 modifiée et engagent la Commission canadienne des transports et toutes les parties.

[Text]

Subsequent to that there was an appeal to the Federal Court of Appeal by CSP Foods, Canada Foods, and the provinces of Alberta, Manitoba, Ontario, Quebec and Saskatchewan, and some others into being. They appealed the provisions of two orders, the one I have mentioned, the initial order, plus a subsequent order which provided for some further rates. And the basis of the appeal was that the Canadian Transport Commission did not comply with the directive in the first order in council because in the opinion of the appellants the Commission had no authority to interpret, as it did, the term "minimum compensatory levels", as used in the order in council in question.

• 1000

The Federal Court of Appeal dismissed the appeal on January 30 of this year, and it gave reasons for judgment. I have a copy, Mr. Mazankowski, of that if you desire it, and I am just quoting the last two sentences in the decision of the Federal Court of Appeal:

We cannot say that their decision is one to which they could not reasonably have come. Having reached that conclusion, we have no right to substitute our view for theirs.

Subsequent to the issuance of that decision leave to appeal was sought from the Supreme Court of Canada and I believe argument with respect to granting leave to appeal was heard. The Justices took it under advisement and on May 1 this year denied application for leave to appeal.

The only thing I can add to that is, like all decisions of the Commission, Order R-23976 and the reasons appended thereto must speak for themselves, and there is really no way in which, having followed the appeal procedure, I as an official, or even a Commissioner, would be in a position to comment, or go behind, what has been done.

Mr. Mazankowski: I know. I simply want clarification as to the double standard of minimum compensatory rates, because it seems to me that clearly two levels have been established here; one by directive of the order in council and one that you would normally establish, given the information that you have with respect to costs, unless by splitting words, or by playing the game of semantics, minimum compensatory level is different from a minimum compensatory rate. If there is a difference there, then I suppose that is a way out. But it is quite clear, at least from the information that I have, that under the generally acknowledged method of calculating a minimum compensatory rate, that formula has been deviated from quite substantially. You have got the courts and the Governor in Council to back you up, but really in effect the Governor in Council has really ordered the CTC to prescribe a rate, period.

Mr. Hanley: Mr. Mazankowski, I can only direct your attention to the reasons why the Commission did what it did, and those reasons were the subject of the appeal.

Mr. Mazankowski: Is there a difference, then, sir, between the definition of a minimum compensatory rate and a minimum compensatory level, in your view?

[Translation]

Par la suite, la CSP Foods, Canada Foods et les provinces de l'Alberta, du Manitoba, de l'Ontario, du Québec et de la Saskatchewan ainsi que d'autres sont allées en appel devant la cour fédérale d'appel. Ils ont mis en cause les dispositions des deux ordonnances, la première que j'ai mentionné, ainsi qu'une deuxième établissant d'autres taux. Ils ont fait valoir que la Commission canadienne des transports ne s'est pas conformée à la directive du premier décret du conseil. Selon eux, la Commission n'avait pas le pouvoir d'interpréter comme elle l'avait fait, l'expression «niveau minimal de compensation» qui se trouvait dans le décret du conseil en question.

La Cour fédérale d'appel a rejeté l'appel en date du 30 janvier de cette année et a cité les raisons de sa décision. J'ai un exemplaire de la décision, si vous désirez le voir, monsieur Mazankowski. Je vais en citer seulement les deux dernières phrases:

Nous ne pouvons affirmer que la décision de la Commission n'est pas raisonnable. Devant cette conclusion, nous n'avons pas le droit de substituer nos vues aux siennes.

Peu après l'émission de cette décision, on a demandé la permission d'en appeler à la Cour Suprême du Canada. Je pense même qu'on a donné les arguments justifiant la demande. Les juges ont pris l'affaire en délibéré et le 1er mai de cette année ils ont refusé la permission d'en appeler.

Tout ce que je puis ajouter, c'est que, comme pour toutes les décisions de la Commission, l'ordonnance R-23976 et les raisons qui y sont données sont explicites et qu'il n'y a après l'accomplissement de la procédure d'appel, pour moi, haut fonctionnaire ou même un commissaire, aucune façon de commenter la décision finale ou de revenir sur cette décision.

M. Mazankowski: Je le sais très bien. Je veux simplement une explication sur la double conception du niveau minimal de compensation. Il me semble en effet qu'il y a deux niveaux ici: un qui est établi par le décret du Conseil et un qui est établi normalement, fondé sur ce que vous savez des coûts, à moins qu'en coupant les cheveux en quatre ou en jouant sur les mots on fasse une différence entre niveau minimal de compensation et taux minimal de compensation. Si on fait la différence, je suppose que c'est un porte de sortie. Une chose est claire, du moins d'après les renseignements que j'ai, c'est qu'on s'est éloigné considérablement de la formule généralement reconnue pour calculer le taux minimal de compensation. Les tribunaux et le gouverneur en conseil vous ont appuyés, mais en réalité le gouverneur en conseil vous a ordonné de prescrire un taux; un point c'est tout.

M. Hanley: Monsieur Mazankowski, je ne puis que vous citer les raisons de l'attitude de la Commission dans cette affaire, et ces raisons ont fait l'objet d'un appel.

M. Mazankowski: Selon vous, il y a une différence entre taux minimal de compensation et niveau minimal de compensation?

[Texte]

Mr. Hanley: I will read you what the reasons for the order said. I am quoting from the *Reasons for Order No. R-23976*:

The requirements of the Order-in-Council is that such rates "be established annually at minimum compensatory levels".

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder whether I might, on a point of order, now that I see a quorum, ask that the previous motion in front of us be now put?

An hon. Member: There is no quorum.

Mr. Forrestall: There are eleven.

Mr. Mazankowski: One just walked out.

The Chairman: Order, please. I have the decision, and we will complete Mr. Mazankowski's...

Mr. Mazankowski: I would like to know how the Canadian Transport Commission independently arrives at a minimum compensatory rate.

Mr. Hanley: I am quoting here, which says how we did it. Carrying on with the quotation:

The Committee considers that "minimum compensatory levels" refers to rate scales as a whole, and not to individual rates. To interpret "minimum compensatory levels" as having application on a rate by rate basis would result in scales of rates which would bring about a number of anomalies that would not be in the best interests of the rapeseed crushing industry.

We then go on to cite what is meant by the term "compensatory" in the Railway Act. We point out:

Variable costs are not uniformly related to distance. There can be wide variations...

in them, depending on a number of factors, which again are cited. I quote again:

If the rate for each individual movement were to be based solely upon its associated variable cost, distortions would be created in marketing, competitive and port relationships.

• 1005

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I appreciate the remarks, and perhaps Mr. Hanley could table that, but he is talking about anomalies. Let me point out an anomaly in the rate that has been prescribed here. You have the movement of rapeseed oil in a tank car from Saskatoon, Saskatchewan, in 150,000 pound quantities at 99 cents and 144,000 pound quantities at \$1.02. Now Lloydminster, Saskatchewan, is about 200 miles closer to the West Coast than Saskatoon, and the rate prescribed for 150,000 pounds out of Lloydminster is \$1—one cent more—and the rate for the 144,000 pound quantity is \$1.02.

If that is not an anomaly, I do not know what better example I could find. And you are suggesting that through the application of the formula that you propose you are trying to remove anomalies. Surely, it does not bear much relationship

[Traduction]

M. Hanley: Je vais vous lire les raisons données dans l'ordonnance. Il s'agit toujours de l'ordonnance R-23976:

Le décret du conseil stipule que ces taux «doivent être établis annuellement à des niveaux minimaux de compensation».

M. Forrestall: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Maintenant que le quorum est atteint, je me demande s'il ne serait pas possible de procéder tout de suite au vote sur la motion dont est saisi le comité.

Une voix: Il n'y a pas de quorum.

M. Forrestall: Il y a onze membres présents.

M. Mazankowski: Il y en a un qui vient de partir.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je suis prêt à rendre ma décision, mais avant, il faut en terminer avec M. Mazankowski...

M. Mazankowski: Je veux savoir comment la Commission canadienne des transports peut en arriver seule de son côté à un taux minimal de compensation.

M. Hanley: J'indiquais justement comment on avait procédé. Je continue:

Le Comité estime que les «niveaux minimaux de compensation» visent les échelles de taux de façon générale et non pas les taux particuliers. Considérer que les «taux minimaux de compensation» s'appliquent aux taux particuliers résulterait en une série de taux et d'anomalies qui ne serviraient pas les intérêts de l'industrie du broyage de la graine de colza.

Nous indiquons ensuite quelle est la définition du terme «compensation» en vertu de la Loi sur les chemins de fer:

La variation des coûts ne se fonde pas uniquement sur la distance. Les taux peuvent varier considérablement...

Selon un certain nombre de facteurs, et ces facteurs sont indiqués. Je continue:

Si le taux pour chaque mouvement particulier se fondait seulement sur le coût variable calculé, il se produirait des distorsions au niveau de la commercialisation, de la concurrence et des liens avec les ports.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'apprécie la réponse de M. Hanley. Il peut déposer son document s'il le désire. Cependant, il parle d'anomalies. Je voudrais en indiquer une laquelle a donné lieu le taux prescrit ici. Le transport de l'huile de colza dans un wagon citerne à partir de Saskatoon, Saskatchewan, en quantités de 150,000 livres, 99¢ en quantités de 144,000 livres, \$1.02, Lloydminster, Saskatchewan, se trouve à environ 200 milles plus après de la côte ouest de Saskatoon. A partir de Lloydminster, le taux prescrit pour 150,000 livres est de \$1, soit un cent de plus, et le taux prescrit pour 144,000 livres de \$1.02.

Si ce n'est pas une anomalie, j'aimerais bien savoir ce qui en est une. Et vous prétendez par l'application de votre formule, vouloir mettre fin aux anomalies. Cette formule ne fait pas grand cas de la distance parcourue, un facteur très important,

[Text]

to the distance travelled, I think that has to be a very important consideration. Those are some of the crazy things that this rate structure has brought about.

Mr. Benson: Mr. Chairman, I would simply like to say that Mr. Mazankowski is trying to have an appeal beyond the appeal to the Supreme Court of Canada.

Mr. Mazankowski: You people are hiding behind that.

Mr. Benson: I am not hiding behind anything. We made decisions that we thought were proper. They were supported by the Federal Court, by the Supreme Court of Canada.

Mr. Mazankowski: They are crazy.

Mr. Benson: If you think they are crazy you have to change the legislation.

Mr. Mazankowski: I am simply pointing out that you have been overruled by the government order in council. They have prescribed the rate, and you have been nothing but a rubber stamp in this whole exercise, as far as I am concerned.

Mr. Benson: I do not think that is quite right.

Mr. Mazankowski: Then you have done a poor job.

Mr. Benson: That is your opinion.

Mr. Mazankowski: It is not only my opinion, it is the widely held opinion of the people who are subjected to these silly rates, the whole rapeseed crushing industry. I can tell you, sir, that as a result of the way in which you have prescribed these rates you have threatened to wipe out the rapeseed crushing industry in Western Canada, and that should be a pretty important thing. That is certainly in the interest of the public at large. It seems to me that that is one of the mandates you people have—to promote, co-ordinate, and harmonize the operations of all carriers engaged in transport through effective economic regulation. Well, it is some regulation.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Murta.

Mr. Benson: It is an opinion.

Mr. Mazankowski: Well supported, I might say.

Mr. Benson: Well supported by Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: You said you were going to . . .

The Chairman: Order. Order, please.

Mr. Mazankowski: . . . you did not have very wide support.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Benson: We were right.

The Chairman: Mr. Murta.

Mr. Murta: Yes, I would like to get some explanation on routings and rate structures in terms of VIA Rail.

Mr. Mazankowski: How come the Liberal members keep playing musical chairs?

The Chairman: Order, please. Mr. Murta has the floor.

Mr. Mazankowski: I hope the Canadian . . .

The Chairman: Mr. Murta, do you have some questions?

[Translation]

il me semble. C'est le genre de situation à laquelle a donné lieu cette clarification.

M. Benson: Monsieur le président, il me semble que M. Mazankowski voudrait aller en appel au-delà de la Cour suprême du Canada.

M. Mazankowski: Vous vous cachez derrière la cour suprême.

M. Benson: Je ne me cache aucunement. Nous avons pris les décisions que nous jugions appropriées. Elles ont été confirmées par la Cour fédérale d'appel et la Cour suprême du Canada.

M. Mazankowski: Elles ne tiennent pas debout.

M. Benson: Si c'est votre avis, il vous faut modifier la loi.

M. Mazankowski: Je vous fais seulement remarquer que votre décision a été infirmée par le décret du conseil du gouvernement. Le gouvernement prescrit un taux. J'estime que vous n'avez été que des robots dans toute cette affaire.

M. Benson: Je ne le pense pas.

M. Mazankowski: Vous devez admettre que vous avez fait du très mauvais travail.

M. Benson: C'est vous qui le dites.

M. Mazankowski: Ce n'est pas seulement mon opinion, c'est l'opinion de bien des gens qui sont soumis à cette vérification stupide, c'est l'opinion de toute l'industrie du broyage du colza. Je puis vous dire qu'avec cette formule d'établissement des taux vous menacez de tuer l'industrie du broyage du colza dans l'Ouest du Canada. C'est très grave. Il y va certainement de l'intérêt du public de façon générale. Il me semble que votre mandat consiste à promouvoir, à coordonner et à harmoniser l'action de tous les transporteurs au moyen d'une réglementation efficace. Eh bien, je puis dire que c'est toute une réglementation que vous avez.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Murta.

M. Benson: C'est votre opinion.

M. Mazankowski: Elle est partagée par bien du monde.

M. Benson: Par M. Mazankowski.

M. Mazankowski: Vous avez dit que . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Mazankowski: . . . vous n'avez pas eu beaucoup d'appui.

Le président: Monsieur Murta.

M. Benson: Nous avons eu raison.

Le président: Monsieur Murta.

M. Murta: Je voudrais avoir quelques explications sur les itinéraires et les tarifs de VIA Rail.

M. Mazankowski: Comment se fait-il que les Libéraux jouent à la chaise musicale?

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. C'est M. Murta qui a la parole.

M. Mazankowski: J'espère que . . .

Le président: . . . Vous avez des questions, monsieur Murta?

[Texte]

Mr. Murta: Yes. I have some questions, Mr. Chairman, I am just waiting until my colleague is through.

In terms of VIA Rail, there has been a new rate structure, and as I understand it, it has been out now for some time. Would you, Mr. Benson, or one of your officials, give us an explanation as to the rate structure?

Mr. Benson: Could I hold for just a moment? I need the same person.

Mr. Murta: All right.

Mr. Benson: Sir, if you would repeat your question? I am sorry.

Mr. Murta: My question is in the context of VIA Rail. It is in operation now. It has a rate structure that has been put forward for the public now for some time, for some few months, anyway. Would you inform the Committee as to how that rate structure came about? Is it the final structure, or will there be some other change in time as VIA Rail matures as a system?

Then, after we have finished talking about the rate structure, I would like to get some information on the routing, the routes VIA Rail is looking at, especially, I guess, in the Western Canadian areas—those are probably the most contentious areas.

Mr. Hanley: The VIA Rail management have kept us closely briefed as to their intentions and even as to the rationale behind their tariff, which is on file with us.

The tariff and the services were originally scheduled to go into effect today. They found that that could not happen. They amended the tariff to put them into effect on June 15 but at the present time, the tariff, although a total tariff for Canada, is restricted as having application over only CNR lines. That is because to date, agreement has not been secured with Canadian Pacific.

• 1010

Mr. Murta: Excuse me, is that the reason why the delay of some 15 days?

Mr. Hanley: Yes, yes.

Mr. Murta: Because the agreement has not been secured with CP?

Mr. Hanley: And, of course, even after June 15, unless CP agrees, the tariff is still restricted as applying only over Canadian National lines.

Mr. Murta: Are they reluctant to agree or is there a technical problem that they are looking at?

Mr. Hanley: I am not sure. There are some problems . . .

Mr. Murta: Order, Mr. Chairman. I am sorry. I cannot hear anything.

The Chairman: Order, please. Can we have some order?

Mr. Hanley: There are some problems. For example, VIA Rail initially will not take over everything. Even if there were agreement, there would be still the odd independent passenger service which would eventually come in. But in the meantime,

[Traduction]

M. Murta: Oui, monsieur le président. J'attends seulement que mon collègue ait terminé.

Dans le cadre du programme de VIA Rail, il y a une nouvelle tarification qui est en vigueur depuis quelque temps. Pouvez-vous nous expliquer ce qu'est cette nouvelle tarification?

M. Benson: Puis-je vous demander d'attendre un instant? J'ai besoin de la même personne.

M. Murta: Très bien. Monsieur Benson.

M. Benson: Voulez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

M. Murta: Ma question a trait à VIA Rail qui est en activité actuellement. Il y a une nouvelle tarification depuis quelque temps, depuis quelques mois à l'intention du public. Pouvez-vous indiquer comment cette tarification a été établie? Est-elle définitive ou y aura-t-il des changements au fur et à mesure où VIA Rail s'implantera?

Une fois que vous aurez répondu à ces questions concernant la tarification, je voudrais que vous parliez des itinéraires qu'entend emprunter VIA Rail, surtout dans l'Ouest du Canada. C'est la région où il y a le plus de problèmes.

M. Hanley: La direction de VIA Rail nous a tenu au courant de ses intentions. Elle a même déposé auprès de la commission les raisons de sa nouvelle tarification.

Les nouveaux tarifs ainsi que les nouveaux services devaient entrer en vigueur aujourd'hui. Malheureusement, on s'est aperçu que ce n'était pas possible. On a décidé de modifier les tarifs pour le 15 juin à la place. Pour l'instant, même s'ils sont considérés comme s'appliquant à tout le Canada, ils sont limités aux lignes du CN. C'est dû au fait que jusqu'à présent on n'a pas pu s'entendre avec le Canadien Pacifique.

M. Murta: C'est ce qui explique ce nouveau retard de 15 jours?

M. Hanley: Oui.

M. Murta: C'est qu'il n'y a pas eu d'entente avec le CP?

M. Hanley: Il faut dire que même après le 15 juin, s'il n'y a toujours pas d'entente avec le CP, les tarifs s'appliqueront seulement aux lignes du Canadien National.

M. Murta: Le problème est causé par les stations du CP ou il est d'ordre technique?

M. Hanley: Je ne sais pas. Il y a des problèmes . . .

M. Murta: A l'ordre, monsieur le président. Je m'excuse, mais je n'entends rien.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Est-il possible d'avoir le silence?

M. Hanley: Il y a des problèmes. Par exemple, VIA Rail au départ ne prendra pas tout en charge, même s'il y a entente. Il y aura encore des services voyageurs indépendants. Entre-temps, le problème est de savoir quels doivent être les tarifs du

[Text]

the problem would be, what does CP do with its tariffs, for example, for a route that is not initially included? That is part of the difficulty as I understand it.

Mr. Murta: I see. Which has the higher costing, the CN or CP?

Mr. Hanley: In general terms, you have a structure—the red, white and blue fares of CN which vary according to the days of the week. In general, that structure is lower than CP, which does not have this differential red, white and blue.

Now, again in general terms, the VIA Rail rate structure is roughly between the two. It will be higher than the CN red, white and blue but lower than the CP. Now, one has to qualify that by saying that there are a number of interesting market promotion items in it. For example, the round-trip fares, excursion-type fares, are often more favourable than they are today. So there are a number of promotional items in like that.

Another example would be the group fare. And in the VIA Rail concept, if you and a friend decide to go as a group of two, you will get a discount and so on. There are varying discounts.

So it would be impossible to say exactly what difference there would be. If you have a group going and you are taking an excursion, you may well be getting a bargain as compared with today.

Now, in making this structure, VIA Rail told us this is their initial structure. They are going to promote rail travel and they are going to use every device possible to encourage it. But over time and in the light of experience, they expect to make modifications.

Mr. Murta: I see. Is there any way of telling the rate structure at the present time? Have you had information or have you had the figures as to what kind of return there is going to be on their investment? Can you get that information?

Mr. Benson: They are not compensatory.

Mr. Murta: I understand that.

Mr. Hanley: That would be difficult to forecast because you are starting something new. You change a lot of the parameters. Whether you are successful in attracting more patronage or whether there will be less patronage, who can say? And all that you would have is a ball park estimate. Certainly it will not be compensatory.

Mr. Murta: No, I understand. I certainly understand that. So, as far as your information is concerned, June 15, then, is a firm date, is it, at the present time?

Mr. Hanley: Restricted to CN routes only at the moment.

Mr. Murta: Restricted to CN routes only. So until that time, what is . . .

Mr. Benson: The present rates exist.

Mr. Murta: In the present structure.

So what you are saying is that the rates will go up. By how much will they go up on those lines? Can you give us that information?

[Translation]

CP, par exemple, sur les itinéraires qui ne sont pas inclus. C'est un des problèmes qui se posent.

M. Murta: Qui a les tarifs les plus élevés? Le CN ou le CP?

M. Hanley: Le CN a une structure qui comprend des prix rouge, blanc et bleu, selon les jours de la semaine. De façon générale, ses prix sont plus bas que ceux du CP qui n'a pas une telle structure.

La tarification de VIA Rail se situe à peu près les deux. Les prix de VIA Rail seront plus élevés que les prix rouge, blanc et bleu du CN mais moindres que ceux du CP. Il faut indiquer cependant qu'il y aura certaines offres spéciales à l'intérieur de cette tarification. Par exemple, il y aura les prix pour les allers et les retours, et les prix d'excursion, qui seront souvent plus avantageux que ce n'est le cas actuellement. Il y aura donc des promotions spéciales.

Un autre exemple est le prix de groupe. Selon le concept mis de l'avant par VIA Rail, si vous décidez de voyager en compagnie d'un ami, vous avez droit à un rabais du fait que vous êtes deux. Divers rabais sont offerts.

C'est la raison pour laquelle il est impossible de dire quelle sera la différence exactement. Si vous voyagez en groupe ou si vous allez en excursion, il se peut que vous payiez moins cher que vous ne l'auriez fait auparavant.

VIA Rail admet qu'il s'agit là d'une première tarification. La société va essayer de promouvoir les voyages par train et va utiliser à ce titre tous les moyens à sa disposition. Avec le temps, quand elle aura pris de l'expérience, elle s'attend de modifier cette tarification.

M. Murta: Est-il possible de savoir quelle est la tarification actuellement? Également, avez-vous des renseignements ou des chiffres sur le rendement qu'on s'attend d'avoir sur l'investissement?

M. Benson: On ne fait pas ses frais.

M. Murta: Je comprends.

M. Hanley: Il est difficile de prévoir quel sera le rendement puisqu'il s'agit de quelque chose de nouveau. Les paramètres sont tout autres. Qui sait si on aura plus de clients ou moins de clients? On n'a certainement que des chiffres approximatifs. Il est certain qu'on ne pourra pas faire ses frais.

M. Murta: Je le sais. Je comprends très bien. Donc, en ce qui vous concerne, le début des opérations est fixé au 15 juin?

M. Hanley: Sur les itinéraires du CN seulement.

M. Murta: Sur les itinéraires du CN seulement. D'ici là . . .

M. Benson: Les anciens tarifs s'appliquent.

M. Murta: La structure actuelle est maintenue pour l'instant.

Vous dites que les prix vont augmenter cependant. Vous pouvez indiquer de combien?

[Texte]

Mr. Hanley: That is a little difficult to say because any general statement would be misleading because, if you are taking, as I say, excursion trips, you are probably better off than you are now because you have all these promotional gimmicks, if you like, in the structure which do not now exist.

• 1015

Mr. Murta: I have personally received some complaints from people in eastern Canada that their promotional material especially as it pertains to western Canada, is not in place. Although they are advertising it in the newspapers, if you go to a travel agent, you cannot get it. Have you had similar complaints and are they being rectified?

Mr. Hanley: Well, they are working against quite a deadline. There is a lot of paper work which they hope to have in place at least by June 15.

Mr. Murta: I see. My second part of that question, route structures, certainly as they pertain to the West: can you give us an outline as to what VIA has told you people in terms of their routing? They are going to run the southern and the northern, I understand. They will go the Regina, Saskatoon routes, I suppose, will they not?

Mr. Hanley: I am not sure. But you must not overlook, again, that they are going to be changing routes in the light of their experience.

Mr. Murta: Right. I understand that.

Mr. Hanley: Essentially they will have the combined track-
age of the two railways to play with.

Mr. Benson: They are basically starting, as I understand it, with our preferred plan, but they may apply to us for alterations to it. Such alterations will have to be approved by the Rail Transport Committee.

Mr. Murta: There was criticism or comment, I think in around the Sudbury area, where the changes would have to be made, that there would be some layovers and you could, in effect, wait for 12 hours for another train, a connecting train, in Sudbury and places such as that. What have they done in terms of that, or was that something not really factual at the time?

Mr. Hanley: We have applications before us for review of that part of the decision.

Mr. Murta: But that routing structure will be used after June 15, will it?

Mr. Hanley: Yes, but it is being looked at.

Mr. Murta: When you say it is being looked at, though, does that mean . . .

Mr. Hanley: Well, we have an application before us and it has to be dealt with.

Mr. Murta: In what time frame, though? This is my question.

Mr. Hanley: It should be fairly soon.

Mr. Murta: Who is the application by, if I may ask?

[Traduction]

M. Hanley: Il est difficile de le dire puisqu'une indication générale ne pourrait qu'induire en erreur. Pour les excursions, par exemple, les prix seront probablement plus avantageux qu'ils ne le sont maintenant à cause de ces offres spéciales. Ces offres n'existent pas actuellement.

M. Murta: Des gens de l'Est canadien m'ont dit que la publicité, surtout en ce qui a trait à l'Ouest, n'était pas encore prête. Il est vrai que la publicité se trouve dans les journaux, mais si vous vous adressez à un agent de voyage, vous ne pouvez pas l'obtenir. Avez-vous reçu des plaintes semblables, et a-t-on redressé la situation?

M. Hanley: Eh bien ils sont très bousculés. Il y a beaucoup de paperasse, et on espère avoir tout fini le 15 juin.

M. Murta: Je vois. J'aimerais maintenant aborder la question des parcours dans l'Ouest. Est-ce que VIA vous a signalé quelque chose au sujet des parcours? VIA desservira la route du Sud et la route du Nord si je ne m'abuse. VIA desservira Regina, Saskatoon, n'est-ce pas?

M. Hanley: Je ne suis pas sûr. N'oubliez pas qu'il y aura des changements de parcours à cause de l'expérience passée.

M. Murta: Je sais, je comprends cela.

M. Hanley: En substance on devra combiner les parcours des deux chemins de fer.

M. Benson: On commencera par se servir de notre plan de choix mais il se peut qu'on fasse une demande pour le modifier. C'est le Comité des transports par chemin de fer qui devra approuver ces modifications.

M. Murta: Dans la région de Sudbury, je crois qu'il y a eu des critiques. Il faudra faire des modifications car il pourrait y avoir une période d'attente allant jusqu'à 12 heures pour faire la correspondance avec un train à Sudbury et dans d'autres endroits. Qu'a-t-on fait à cet égard?

M. Hanley: Nous avons été saisis d'une demande pour revoir cet aspect de la décision.

M. Murta: Est-ce que cette structure de parcours sera en vigueur après le 15 juin?

M. Hanley: Oui. Mais on est en train de la revoir.

M. Murta: Quand vous dites qu'on la revoit, que voulez-vous dire?

M. Hanley: Eh bien, nous avons été saisis d'une demande dont nous devons nous occuper.

M. Murta: Et quand peut-on s'attendre à une décision? C'est là ma question.

M. Hanley: Incessamment.

M. Murta: Qui a fait la demande?

[Text]

Mr. Harris Arbique (Secretary, Rail Transport Committee, Canadian Transport Commission): The City of North Bay.

Mr. Murta: The City of North Bay. I see.

The Chairman: Order, please. I do not know if the interpreters got that. Mr. Benson, do you want to answer that?

Mr. Benson: The application is by the City of North Bay.

Mr. Murta: I see.

Mr. Benson: Just a moment. There are some others as well. There are several municipalities.

Mr. Murta: That want changes made to that particular . . .

Mr. Benson: Well, we have to consider their applications to see if changes should be made.

Mr. Murta: Yes.

Mr. Benson: And we will do it very quickly.

Mr. Murta: And this will be done before the summer?

Mr. Benson: As soon as possible.

Mr. Murta: I see.

Mr. Benson: It is before the Rail Transport Committee at present.

There are several difficulties, as you know. They were going to go over the CP lines from Toronto to Sudbury, as I recall, and we have had some people raising questions about this because in the past the Transcontinental has often really been a local train. It stops wherever somebody asks it to stop. If you are going to get good transcontinental service, this has to be changed. And yet you cannot put yourself in a position where you provide no service to people.

Mr. Murta: Right.

Mr. Benson: We are facing this problem.

Mr. Murta: One of the concerns we have and I would think you people share it, is the management of VIA is certainly very capable of making this a worth-while exercise. The problem we could run into is that if it gets a bad name for itself because of waits or passenger inconveniences in the first year, second year, you are going to have to start in effect from almost a minus position to get people back onto the train again. They just will not want to travel on something as inconvenient as it appears in that particular area. I think this is why speed is of the essence in terms of the recommendation.

Mr. Benson: I agree with you, Mr. Murta. It is a very difficult matter getting people to travel by rail unless they have certainty as to when things are happening. My experience in talking to people in Europe, where the train is used a great deal—and they lose money, of course, on the train services in Europe—is people get used to a train leaving at a specific time, all the time, and arriving somewhere at that time, and if they do that then they get on the train. But if they have to wait, if they have any inconvenience, they will use an alternate mode of transport.

[Translation]

M. Harris Arbique (secrétaire, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports): La ville de North Bay.

M. Murta: La ville de North Bay. Je vois.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Je ne sais pas si les interprètes ont entendu cela. Monsieur Benson, voulez-vous ajouter quelque chose.

M. Benson: La demande a été présentée par la ville de North Bay.

M. Murta: Je vois.

M. Benson: Un instant, il y en a d'autres aussi. Il y a plusieurs municipalités.

M. Murta: Plusieurs municipalités qui veulent qu'on apporte des modifications à ce . . .

M. Benson: Nous devons examiner toutes les demandes afin de voir si des modifications s'imposent.

M. Murta: Je vois.

M. Benson: Et nous le ferons assez rapidement.

M. Murta: Avant l'été?

M. Benson: Aussitôt que possible.

M. Murta: Je vois.

M. Benson: Le Comité des transports par chemin de fer se penche sur la question actuellement.

Plusieurs difficultés ont surgi, comme vous le savez. Le Comité étudiera les lignes CP entre Toronto et Sudbury et nous avons entendu des récriminations là-dessus car dans le passé, le Transcontinental était à toute fin utile en train local. Il s'arrêtait là où on lui demandait de s'arrêter. Il faut modifier cela si l'on veut que le service Transcontinental soit solide. Mais il faut quand même servir le public.

M. Murta: C'est juste.

M. Benson: Nous nous heurtons à ce problème.

M. Murta: Nous voulons que l'administration de VIA fasse du bon travail. C'est notre préoccupation à tous. Si au cours de la première année ou la deuxième année, VIA se taillait une mauvaise réputation, il sera d'autant plus difficile que les gens s'intéressent au train de nouveau. Ils ne voudront pas emprunter un moyen de transport inefficace. Voilà pourquoi il faut agir vite.

M. Benson: J'en conviens. Il est difficile d'emmener les gens à voyager par chemin de fer à moins de leur donner l'assurance d'un bon service. En Europe, on se sert beaucoup des trains et les compagnies de chemin de fer perdent de l'argent. Je sais cependant que les gens s'habituent à l'idée qu'un train partira à une heure fixe, constamment et arrivera à une heure fixe. Si les choses se passent ainsi, les gens sont ravis de prendre le train. Mais s'ils doivent attendre, s'ils doivent souffrir le moindre inconfort, ils vont utiliser un autre mode de transport.

[Texte]

• 1020

Mr. Murta: Could you inform the Committee what kind of scheduling will take place until you make your decision?

Mr. Benson: I really do not know that.

Mr. Murta: You do not know that?

Mr. Benson: No, this is up to Via Rail Canada Incorporated.

Mr. Murta: But that will be part of your consideration when you make the decision on it?

Mr. Benson: That is right. They will tell us, but I really cannot say offhand, Mr. Murta.

Mr. Murta: All right, fine.

Mr. Benson: I am just informed that we receive a statement from Via Rail Canada Incorporated each Friday indicating how they are interpreting our preferred plan and how they are going to operate, so they are in touch with us that often.

Mr. Murta: I see.

Mr. Chairman, I have one other question in a completely different area. I would like to ask Mr. Benson if he could outline to the Committee what procedure the CTC would go through if a rail line in western Canada is recommended for abandonment under PRAC? As I understand it, it goes from the Prairie Rail Action Committee to the Minister, the Minister gives his decision based on the recommendation by PRAC. If in fact it is for abandonment, there has to be public hearings.

The reason I am asking is that I am concerned over two, what I consider and what Manitoba considers, very important rail lines in southern Manitoba. One especially is from Morris to Hartney in Manitoba. It runs right through the Red River Valley and it could be up for abandonment, or we have been led to believe it might be. As you may or may not know, there will be an organized lobby against this, with very professional people involved in terms of mounting a lobby.

Mr. Benson: All those lines are protected until the first of the year and the railway cannot make an application for abandonment until that protection disappears.

Mr. Murta: I see.

Mr. Benson: When they make their application for abandonment, if the protection is lifted, and one would assume it runs out at the end of the year, then of course we have to consider each particular instance. I can assure you that the public will be heard by the Canadian Transport Commission.

Mr. Murta: I want to get the procedure or the steps in my own mind.

Mr. Benson: Well, first of all we are dealing with the unprotected lines.

Mr. Murta: That is right, we are dealing with PRAC and their recommendations.

[Traduction]

M. Murta: Pourriez-vous dire au Comité quel genre d'horaire sera en vigueur jusqu'à ce que vous rendiez votre décision?

M. Benson: En réalité, je n'en sais rien.

M. Murta: Vous ne le savez pas?

M. Benson: Non, cela relève de Via Rail Canada Incorporated.

M. Murta: Mais vous allez tenir compte de cet horaire lorsque vous prendrez votre décision?

M. Benson: C'est exact. Via nous le dira, mais à première vue, je n'en sais rien, monsieur Murta.

M. Murta: Très bien, parfait.

M. Benson: On me dit à l'instant que nous recevons une lettre de Via Rail Incorporée tous les vendredis, dans laquelle on nous dit comment on interprète notre plan préférentiel et comment on exploite le service; ainsi, Via communique souvent avec nous.

M. Murta: Je vois.

Monsieur le président, j'ai une autre question sur un sujet tout à fait différent. J'aimerais demander à M. Benson s'il pourrait résumer pour le comité quelle procédure suivrait la CCT si la CACP recommandait l'abandon d'une voie ferrée dans l'Ouest du Canada? Si j'ai bien compris, le Comité d'action des chemins de fer des Prairies formule une recommandation à l'intention du ministre, qui fonde sa décision sur cette recommandation. Si la recommandation est d'abandonner le service, y aura-t-il des séances publiques?

La raison pour laquelle je pose la question, c'est que je me soucie de deux voies ferrées, dans le Sud du Manitoba, qui sont, à mon avis et de l'avis du Manitoba, très importantes. Tout particulièrement le service entre Morris et Hartney, au Manitoba. La voie ferrée traverse toute la vallée de la rivière Rouge, et on penserait à l'abandonner, du moins, c'est ce qu'on m'a laissé croire. Peut-être ne le savez-vous pas, mais il y aura une cabale organisée par des professionnels contre cette mesure.

M. Benson: Toutes ces lignes sont protégées jusqu'au 1er janvier 1979, et la société de chemins de fer ne peut faire une demande d'abandon jusqu'à ce que la protection soit levée.

M. Murta: Je vois.

M. Benson: Si les chemins de fer présentent une demande d'abandon, après la fin de la période de protection, et l'on peut présumer que celle-ci prendra fin à la fin de l'année, alors, bien sûr, nous devons étudier chaque cas particulier. Je puis vous assurer que la Commission canadienne des transports entendra le public.

M. Murta: J'aimerais connaître la procédure, ou les démarches.

M. Benson: Tout d'abord, il s'agirait de lignes non protégées.

M. Murta: C'est exact, il s'agirait du CACP et de ses recommandations.

[Text]

Mr. Benson: Yes, that is right, and it is taking a fair amount of time. We have a schedule where we are trying to get through two or three a week. We were dealing with them on a schedule basis, with a couple of week, talking to the people and not having public hearings if they were not necessary. The schedule is now slowing down because we are moving into the lines that are more used. Our aim of course, when the recommendation is made to us, is we have to order or allow the abandonment, as you know, of our system has been that if there is not a great deal of opposition we just let it go ahead.

Mr. Murta: The area have to prove to you that it should not be abandoned really, is that right?

Mr. Benson: yes, that is right. When we get into the protected ones after the first of the year then we are into a new ball game and we may indeed have to have public hearings.

Mr. Murta: Right. One more question, Mr. Chairman.

If the Minister of Transport receives a recommendation to abandon a line from the Prairie Rail Action Committee and he okays the recommendation if, from his information, he feels it is a justified recommendation, and that line then comes up for abandonment at some future time, can you give us any idea in terms of the length of time that would take for the abandonment? Say, the Minister has at the present time a recommendation to abandon a line and he says: all right, I agree with it and at some point in time in the future that line should be abandoned because it is costing too much to operate it.

• 1025

My question is: what is the length of time that would probably be taken? The second part is: would you be willing and do you send people from within the CTC out to the local areas affected to explain the situation, explain what their rights are and some of the things they can do to voice their criticism and to prepare briefs to present to you?

Mr. Benson: Well, gee. First of all, I would like to say that we consider the input of the Minister and his advisers as an input into our decision, not as a directive to make a decision, unless the government wants to change our terms of reference. Beyond that if a rail line is one where people have made representations to us directly through submissions in writing and want us to consider them, we certainly will be in contact with them and talk to them and if necessary hold public hearings before that happens even though the Minister may have said it should be abandoned, unless they change our terms of reference.

Mr. Murta: I see.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta. Mr. Forrestall.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wonder if we might now have some indication or judgment on the motion that is now

[Translation]

M. Benson: Oui, c'est juste, et cela prend beaucoup de temps. D'après notre horaire, nous essayons d'en examiner deux ou trois par semaine. Nous les étudions selon l'échéancier, accordant quelques semaines; nous parlons aux intéressés, mais sans tenir de séances publiques, si celles-ci ne sont pas nécessaires. Nous ralentissons maintenant notre étude, parce que nous en arrivons aux lignes les plus utilisées. Notre objectif, bien sûr, lorsque nous recevons une recommandation, c'est qu'il nous faut ordonner ou permettre l'abandon, comme vous le savez, et nous avons toujours, s'il n'y avait pas beaucoup d'opposition, laissé la chose se faire.

M. Murta: Les régions doivent vous démontrer qu'on ne devrait pas abandonner le service, n'est-ce pas?

M. Benson: Oui, c'est exact. Lorsque nous en arriverons à étudier les lignes protégées après le 1er janvier, alors, ce sera tout à fait différent, et il se pourrait fort bien que nous tenions des séances publiques.

M. Murta: En effet. Encore une question, monsieur le président.

Si le ministre des Transports reçoit du Comité d'action des chemins de fer des Prairies la recommandation d'abandonner une ligne et qu'il approuve la recommandation, parce qu'il estime, à partir des renseignements qu'il a reçus, que la recommandation est justifiée, alors, le service sera abandonné dans un avenir plus ou moins rapproché; pouvez-vous me donner une idée du temps qui s'écoulera avant que l'abandon ait lieu? Disons que le ministre a reçu à l'heure actuelle une recommandation visant l'abandon d'une ligne et qu'il dise: «Très bien, J'accepte la recommandation, et dans un avenir plus ou moins rapproché, on devra abandonner le service parce qu'il coûte trop cher à exploiter.»

Ma question est la suivante: combien de temps s'écoulerait avant que la mesure ne soit prise? La deuxième partie de ma question est: êtes-vous disposé à envoyer et envoyez-vous des gens de la CCT dans les régions touchées pour expliquer la situation; expliquer aux habitants leur droit et comment ils peuvent formuler leurs critiques et préparer des mémoires à votre intention?

M. Benson: Eh bien. Tout d'abord, j'aimerais dire que nous estimons que l'apport du ministre et de ses conseillers n'est qu'un des aspects qui entrent en ligne de compte dans notre décision, et ne constitue pas une directive de prendre telle ou telle décision, à moins que le gouvernement ne veuille modifier notre mandat. En outre, si, dans le cas d'une ligne de chemin de fer, des gens nous ont fait connaître leur désir directement en nous écrivant, pour que nous étudions leur point de vue, nous allons certainement communiquer avec eux et leur parler, et même, si c'est nécessaire, tenir des séances publiques avant que l'abandon ne se fasse, même si le ministre nous a fait une recommandation à cet effet, à moins qu'on modifie notre mandat.

M. Murta: Je vois.

Le président: Merci, monsieur Murta. Monsieur Forrestall.

M. Forrestall: Monsieur le président, je me demande si nous ne pourrions pas avoir une idée, ou votre jugement, sur la

[*Texte*]

before us, perhaps dispose of it now that we have a quorum so that we could then continue with . . .

The Chairman: And if that is agreeable . . .

Mr. Baker: Would you read the motion, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, Mr. Forrestall's motion will be included in my remarks.

At our meeting of last Monday, Mr. Forrestall proposed to move:

That this Committee, having considered the estimates of the Minister of Transport, reports to the House suggesting the advisability of reducing the Minister's salary to \$1.00.

Mr. Forrestall: And that will rid us of many of these problems.

The Chairman: The Chair has carefully reviewed the procedural arguments that the honourable member gave in support of his motion. One particular case among others was cited in which a very similar motion had been accepted in the Standing Committee on Broadcasting, Films and Assistance to the Arts on April 13, 1978. A short examination of other proceedings in committees revealed two cases which, as the honourable member is aware, could be cited where similar motions were ruled out of order on the ground that the Minister's salary is a statutory item and not part of an order of reference.

In effect we have one case ruled in order and two ruled out of order. If more time permitted perhaps other cases either way could surface. However, surely proper parliamentary procedure is determined not by the fact that more or fewer motions were allowed that were ruled out of order but rather what is clearly stated in the appropriate parliamentary authority.

Again, I must remind honourable members of a fundamental rule that governs parliamentary committees as stated in Beauchesne's 4th Edition, Citation 304(1):

A committee can only consider those matters which have been committed to it by the House.

And our Order of Reference states:

That Votes 1 and 5 relating to the Post Office; and that Votes 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110, and 115 relating to Transport, for the fiscal year ending March 31, 1979, be referred to the Standing Committee on Transport and communications.

Some hon. Members: Hear, hear!

The Chairman: Order, please. Clearly only the votes listed are referred to this Committee.

From the Blue Book one can quickly determine that the salary of the Minister of Transport and the motor car allowance are not part of any above-mentioned vote. In the preface

[*Traduction*]

motion dont nous sommes saisis, afin de régler la question, maintenant que nous avons un quorum, ce qui nous permettra ensuite de continuer avec . . .

Le président: Si cela convient . . .

M. Baker: Voulez-vous lire la motion, monsieur le président?

Le président: Oui, la motion de M. Forrestall se trouve incluse dans mes remarques.

Lors de notre séance de lundi dernier, M. Forrestall a proposé:

Que le Comité, ayant étudié les prévisions budgétaires du ministre des Transports, fasse rapport à la Chambre concernant l'opportunité de réduire à \$1 le traitement du ministre.

M. Forrestall: Ce qui nous débarrassera de nombreux problèmes.

Le président: Le président a attentivement étudié les arguments de procédure que l'honorable député a cités à l'appui de sa motion. Entre autres, il a cité le cas d'une motion pratiquement semblable qui a été acceptée le 13 avril 1978 par le Comité permanent de la radiodiffusion, des films et de l'assistance aux arts. Un court examen des procédures dans d'autres comités permet de constater que dans deux cas qui, comme l'honorable député le sait, pourraient être cités, des motions semblables ont été jugées irrecevables du fait que le salaire du ministre est un poste statutaire et n'est donc pas visé par notre ordre de renvoi.

Tout compte fait, nous avons donc un cas jugé recevable et deux cas jugés irrecevables. En poussant plus loin nos recherches, nous pourrions trouver d'autres exemples à l'appui de l'une ou l'autre thèse. Cependant, on ne détermine sûrement pas la procédure parlementaire à suivre en fonction du nombre de motions jugées recevables ou irrecevables, mais plutôt en s'appuyant sur ce qui est clairement énoncé dans les guides de procédures parlementaires appropriés.

Je dois encore une fois rappeler aux honorables députés la règle fondamentale qui régit les comités parlementaires, telle qu'énoncée dans la quatrième édition du Beauchesne, paragraphe 304(1):

Un comité ne peut étudier que les questions qui lui ont été déférées par la Chambre.

Notre ordre de renvoi prévoit:

Que les crédits 1 et 5, Postes; et que les crédits 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30, L35, 40, 45, 50, 55, 60, 65, 70, L75, 80, 85, 90, 95, 100, L105, 110 et 115, Transports, pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979, soient renvoyés au Comité permanent des transports et des communications.

Des voix: Bravo, bravo!

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Il est évident que seuls les crédits énumérés sont renvoyés au Comité.

En consultant le budget, on constate que, de toute évidence, le traitement du ministre des Transports et l'allocation de voiture ne font pas partie des crédits mentionnés ci-dessus.

[Text]

to the Blue Book of estimates, paragraph 1 on page 1-6 states in part,

• 1030

The Estimates include . . . statutory items for which the required expenditures have already been approved through existing legislation and are included only for information purposes.

The Minister's salary is governed by the following statute entitled: "An Act to amend the Senate and House of Commons Act, the Salaries Act and the Parliamentary Secretaries Act (Chapter No. 44—Statutes of Canada: 1974, 1975 and 1976)."

The Act was given Royal Assent in May, 1975 and would of course be amendable only by suitable legislation in the House of Commons.

Therefore, basically that statutory item is not before the Committee and is beyond the scope of our Order of Reference and I must rule it out of order.

Some hon. Members: Hear, hear.

The Chairman: Mr. Forrestall, do you have questions for Mr. Benson?

Mr. Benson: I must say, Mr. Chairman, I am gratified to see how popular the Canadian Transport Commission is.

An hon. Member: Things have not changed much.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I have two or three areas and once the strangers in the room have gone on about their business . . .

An hon. Member: At least he is over on this side where he belongs.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I wondered if the President of the Commission could bring us up to date on the status of the third report on eastern rail passenger services.

Mr. Benson: Well, I indicated when I was last here I believe, the day before yesterday, that it will come out this fall, probably in the late fall.

Mr. Forrestall: All right.

Mr. Benson: It is being worked on actively in the Rail Transport Committee at present and we hope to get it very shortly.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I want to come back to this whole world of compensatory rates and to raise the potential horror of what is happening in respect to movement of containers from Halifax and Saint John, west to Montreal and beyond. We know in the very public sense that Canadian National have increased their rates by 115 per cent since the base year of 1969-70 and we continue to hear from fairly reliable sources that in real terms costs have only gone up perhaps 50 per cent. My question, I suppose, reflects the concerns of most people in Atlantic Canada and is simply whether, not only with containers but with all goods that we move by rail, in fact we are being charged a fair rate for the movement of those goods.

[Translation]

Dans la préface du budget, le paragraphe 1 de la page 1-7 stipule en partie:

Ce budget renferme . . . des postes statutaires pour lesquels les dépenses font déjà l'objet d'une approbation dans une loi existante, et ils ne figurent ici qu'à titre d'information.

Le traitement du ministre est régi par la loi suivante, intitulée: Loi modifiant la Loi sur le Sénat et la Chambre des communes, la Loi sur les traitements et la Loi sur les secrétaires parlementaires (chapitre 44,—Statuts du Canada 1974, 1975 et 1976).

La Loi a reçu la sanction royale en mai 1975 et ne pourrait évidemment être modifiée que par l'adoption d'une loi de la Chambre des communes.

Par conséquent, le poste statutaire en cause n'est donc pas renvoyé au Comité et n'est pas visé par notre ordre de renvoi; je dois donc juger la motion irrecevable.

Des voix: Bravo, bravo!

Le président: Monsieur Forrestall, avez-vous des questions à poser à M. Benson?

M. Benson: Je dois dire, monsieur le président, que je suis très flatté de voir à quel point la Commission canadienne des transports est populaire.

Une voix: Les choses n'ont pas beaucoup changé.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'ai deux ou trois domaines qui m'intéressent, et une fois que les étrangers dans la salle seront retournés à leurs activités . . .

Une voix: Au moins, il est du côté où il appartient.

M. Forrestall: Monsieur le président, je me demande si le président de la Commission pourrait nous dire où en est le troisième rapport sur le service ferroviaire voyageurs dans l'Est.

M. Benson: Comme je l'ai dit à ma dernière présence ici, je crois, avant-hier celui-ci sera publié à l'automne, tard à l'automne, tout probablement.

M. Forrestall: Très bien.

M. Benson: Le Comité du transport ferroviaire y travaille activement à l'heure actuelle, et nous espérons l'avoir très prochainement.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'aimerais revenir sur toute cette affaire des tarifs subventionnés, afin d'attirer l'attention sur l'horreur possible de ce qui se passe dans le transport des conteneurs de Halifax et de Saint-Jean vers l'ouest, vers Montréal, et plus loin. Nous savons, parce que c'est public, que le Canadien National a augmenté ses tarifs de 115 p. 100 depuis l'année de base de 1969-1970, et nous continuons à entendre, de sources relativement fiables, qu'en termes réels, les coûts n'ont augmenté que de 50 p. 100. Ma question tient compte, je suppose, de la préoccupation de la plupart des habitants du Canada atlantique, préoccupation qui ne vise pas seulement les conteneurs, mais tous les biens que

[Texte]

Mr. Benson: I will ask Mr. Hanley to answer this.

The Chairman: Mr. Hanley.

Mr. Hanley: Well, I think I should point out that part of the problem originated in the fact that for a period of time there was a freeze on certain rates for which the railways were compensated by the government. When that was removed that was equivalent to an increase in costs. So you had not only the problem of costs increasing say from 1976 on, you also had the problem of accumulated cost increases that had not been passed through because of the rate freeze and the subsidy.

Now, in administering the anti-inflation legislation, we had reason to go into this question, and the increase in costs generally was very, very substantial. In the first year of the anti-inflation program I would say that most rates increased something in the order of 100 per cent because of the tremendous increase in costs. There was not only a question of labour costs but also a not insignificant part was the rapid increase in fuel costs.

Mr. Forrestall: My question was: is the rate that we are paying for containers out of Halifax and Saint John westward a fair rate?

• 1035

Mr. Hanley: Well, it depends, sir, from whose point of view; but I would say that it is in no different a position of fairness than most other items in the rate structure. There has been a tremendous general increase in the rate structure and I would say that container rates have increased less than most other commodities.

Mr. Benson: Incidentally, Mr. Forrestall...

Mr. Forrestall: Perhaps I will put my question to the Chairman.

The divisiveness in this country arises not out of the difficulties that Mr. Trudeau and Mr. Lévesque have tried to put themselves in, in the eyes of Canadians, but rather arises out of the uncertainty as to whether or not we are being shafted. Very reliable sources, the users of Canadian National, for the movement of their containers, indicate that costs have only gone up 40-50 per cent, perhaps, and yet the rates have gone up 115 per cent; and had we not screamed and hollered, we would have had an additional 4 to 6 per cent today, June 1.

The question seems to me clear. We have to rely on somebody; we are all lay people, we are not experts in this. We have no access to a public formula which at any point in time can be referred to in order to get an indication as to whether or not rates are reflecting costs or increases are unduly in excess of real costs.

Mr. Benson: In our view, from our examination of railway costs, they have gone up at least 100 per cent in the last five years.

[Traduction]

nous expédions par le chemin de fer, puisqu'en fait, on nous demande des tarifs élevés pour transporter ces produits.

M. Benson: Je vais demander à M. Hanley de vous répondre.

Le président: Monsieur Hanley.

M. Hanley: Je crois devoir faire remarquer que les problèmes proviennent du fait que pendant longtemps, certains tarifs ont été gelés et que les chemins de fer étaient subventionnés par le gouvernement. Lorsque nous avons retiré les subventions, il y a eu une augmentation équivalente des tarifs. Non seulement y a-t-il le problème de l'augmentation des tarifs à partir, disons, de 1976 jusqu'à maintenant, mais il y a également le problème des augmentations de coûts accumulées qui n'avaient pas été transmises aux consommateurs à cause du gel des tarifs et de la subvention.

Maintenant, en appliquant la loi anti-inflation, nous avons eu l'occasion de nous pencher sur cette question, et je puis vous dire que l'augmentation des coûts, d'une façon générale, était très importante. La première année du programme anti-inflation, je dirais que la plupart des augmentations de tarifs ont été de l'ordre de 100 p. 100, à cause d'une augmentation extraordinaire des coûts. Il ne s'agissait pas seulement de l'augmentation rapide du prix des carburants.

M. Forrestall: Ma question était la suivante: est-ce que le tarif que nous devons payer pour expédier des conteneurs à partir de Halifax et de Saint-Jean vers l'ouest est raisonnable?

M. Hanley: Cela dépend, monsieur, du point de vue; je dirais, pour ma part, que la situation n'est pas moins juste que celle des autres articles visés par l'échelle des tarifs. Il y a eu une augmentation générale énorme de l'échelle des tarifs et, à mon avis, les tarifs des conteneurs ont augmenté moins que ceux des autres produits.

M. Benson: Entre parenthèses, monsieur Forrestall...

Mr. Forrestall: Peut-être devrais-je poser ma question au président.

La division au sein de notre pays ne provient pas du plat où MM. Trudeau et Lévesque ont essayé de se mettre les pieds, de l'avis des Canadiens, mais plutôt de l'incertitude où ils se trouvent de savoir si on les triche ou non. De sources très dignes de confiance, les usagers qui ont recours au Canadien National pour le transport de leurs conteneurs, prétendent que les coûts n'ont augmenté que de 40 à 50 per 100, alors que les tarifs ont augmenté de 115 p. 100; si nous n'avions poussé les hauts cris, il y aurait une autre augmentation de 4 à 6 p. 100 aujourd'hui, le 1^{er} juin.

La question me semble claire. Il nous faut faire confiance à quelqu'un, nous sommes tous des profanes, nous ne sommes pas des experts dans ce domaine. Nous n'avons pas accès à une formule qui serait rendue publique et qui nous permettrait de voir si les tarifs reflètent ou non les coûts, ou si les augmentations sont excessives par rapport aux coûts réels.

M. Benson: A notre avis, après avoir examiné les dépenses des chemins de fer, je puis vous dire que celles-ci ont augmenté d'au moins 100 pour 100 au cours des cinq dernières années.

[Text]

Mr. Forrestall: Has the movement of containers gone up in that time?

Mr. Benson: We are presently carrying out a revision of our cost study of railroads.

Mr. Forrestall: Are you?

Mr. Benson: It is a very complicated business, determining the cost of an individual movement on a railway.

Mr. Forrestall: I know, and rape is painful, Mr. Chairman.

Mr. Benson: Well, I have not had any experience in this regard.

Mr. Forrestall: When can we expect the revision of your formula?

Mr. Benson: Well, it is going to take us probably two years, I guess, to carry out our . . .

Mr. Forrestall: You have already priced us . . .

Mr. Benson: It is a very complicated business.

Mr. Forrestall: Canadian National, with their blatant conflict of interest arising out of their investment in CAST steamships have already, directly and indirectly cost us the loss of 40-foot units and we are barely hanging on with respect to 20-foot units. I would urge you, if it is in any way possible, to speed up revision of the formula or speed up your consideration of the basis upon which Canadian National can continuously, once or twice a year, at will, price us out of business—not only this business but other businesses. It is a very, very serious situation. So serious is it that the industry is beginning to say, "Cool it and leave it alone, or you will begin to scare business away". And Canadian National is the key.

They should stay the hell out of CAST and some very close scrutiny of the formula on which these costs are based should be forthcoming; otherwise we are going to have trouble one or two years down the road.

One final area. I gather that the Chairman is not prepared to answer the question as to whether or not . . .

Mr. Benson: Mr. Forrestall, I do not think you can ever accuse me of not trying to answer a question. If I had the answer, I would answer the question.

I am quite willing, on your representation, to have my people take a look at the cost of moving containers from Halifax to the points you specified. We will do this and report back to you.

Mr. Forrestall: I do not think that we are getting a fair shake in Atlantic Canada. I am not suggesting that the Commission is not concerned about us but I am suggesting that Canadian National has run amok in the last seven or eight years, and at will, and it is about time that it came to an end.

I had one other area. I was wondering whether or not any consideration has been given to the question of subsidies to Eastern Provincial Airways that remained frozen at the 1974 level; whether or not any consideration has been given to bringing those subsidies in line with 1978 dollars?

[Translation]

M. Forrestall: A-t-on constaté une augmentation de l'utilisation des conteneurs pendant cette période?

M. Benson: Nous effectuons actuellement une révision de notre analyse des coûts des chemins de fer.

M. Forrestall: Ah oui?

M. Benson: C'est très compliqué de chercher à déterminer le coût d'un seul déplacement par chemin de fer.

M. Forrestall: Je sais, mais le viol est douloureux, monsieur le président.

M. Benson: Je n'ai aucune expérience dans ce domaine.

M. Forrestall: Quand pouvons-nous espérer la révision de votre formule?

M. Benson: Il faudra probablement deux ans, je suppose, pour effectuer notre . . .

M. Forrestall: Vous avez déjà fixé les prix . . .

M. Benson: C'est une affaire très compliquée.

M. Forrestall: Le Canadien National, dans un conflit d'intérêts qui saute aux yeux à la suite de son investissement dans l'entreprise de navigation CAST, nous a déjà, directement et indirectement, fait perdre les conteneurs de 40 pieds, et nous avons toutes les peines du monde à garder les conteneurs de 20 pieds. Je vous prierais donc, si c'est possible, d'accélérer la révision de la formule ou d'accélérer votre étude des raisons qui font que le Canadien National peut, continuellement, une fois ou deux par année, à sa discrétion, nous couper l'herbe sous le pied . . . non seulement dans ce genre d'affaires, mais dans d'autres entreprises. La situation est extrêmement grave. Si grave que l'industrie commence à dire: «Restez tranquille, laissez faire, sinon vous allez perdre des clients.» Et c'est le Canadien National qui est la clé du problème.

Le CN devrait se retirer de CAST, et l'on devrait examiner avec grand soin la formule qui permet le calcul des coûts; sinon, nous allons nous retrouver en grande difficulté d'ici un an ou deux.

Une dernière chose. J'en conclus que le président n'est pas disposé à répondre à la question de savoir si . . .

M. Benson: Monsieur Forrestall, je ne crois pas que vous puissiez jamais m'accuser de tenter de refuser de répondre à une question. Si j'avais la réponse, je répondrais à la question.

Je suis tout à fait disposé, à votre demande, de dire à mon personnel d'examiner le coût du transport des conteneurs de Halifax vers les endroits que vous avez précisés. Nous ferons l'étude et nous vous en ferons rapport.

M. Forrestall: Je ne crois pas que, dans le Canada atlantique, nous obtenons actuellement justice. Je n'entends pas par là que la commission ne s'inquiète pas de nous, mais je prétends que le Canadien National, au cours des sept ou huit dernières années, s'est conduit à sa guise et qu'il est grand temps que cela cesse.

J'avais encore un autre domaine. Je me demandais si l'on avait étudié ou non la question des subventions à Eastern Provincial Airways, qui ont été gelées au niveau de 1974; si l'on a songé ou non à relever les subventions au niveau du dollar de 1978?

[Texte]

• 1040

Mr. Benson: Here we are completely governed by what the Treasury Board has decided, and the government, presumably through the Treasury Board, where they have frozen the levels. I have stated that they do not compensate Quebecair and EPA for the losses they have on the particular lines which are subsidized, but beyond that we have no power to provide more money if the government or Parliament does not give us the money to provide to people.

Mr. Forrestall: I am aware of that, but you have commented on the . . .

Mr. Benson: Yes, I have indicated that they are not compensatory.

Mr. Forrestall: Have you done that in a formal way or . . .

Mr. Benson: Yes, I have done it publicly and, gee, I know of nothing more formal than saying it right here. It is on the record.

Mr. Forrestall: Yes, and on how many occasions have you reminded the government? Half a dozen?

Mr. Benson: I would not like to comment on that. We make our submissions to government and . . .

Mr. Forrestall: Well, on more than one occasion, then?

Mr. Benson: Yes, I would say.

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Forrestall. Mr. Douglas.

Mr. Douglas: Thank you, Mr. Chairman. I wanted to ask some questions on the estimates of the Canadian Transport Commission. Vote 85 is all written out there. I guess it is explained some place, but I am asking for a clearer definition of where the \$16 million drop comes from. Could you explain, perhaps in layman's language:

Contributions, including an amount of \$20,000,000 to be credited to the Railway Grade Crossing Fund in the current fiscal year for the purposes of the Fund except those related to the construction, reconstruction and improvement of a grade separation where payment was not ordered prior to September 1, 1977; . . .

Well, just explain the whole thing for me, if you will, the \$16 million and the \$113,200,000 in the next paragraph:

Statutory—Payments to Railway and Transportation Companies of amounts determined pursuant to the provisions of the Railway Act.

That is quite a reduction and I would like some explanation of what is entailed.

Mr. Benson: The \$16 million reduction is the \$5 million reduction in the Grade Crossing Fund which was determined by Treasury Board and the \$11 million reduction in the Maritime Freight Rates Act payments for 1978-79. This is accounted for by a reduction of \$8,395,000 to CNR; Canada and Gulf Terminal Railway, \$10,000; \$750,000 to CPR; \$200,000 to Dominion Atlantic Railway; Devco Railway,

[Traduction]

M. Benson: Nous ne pouvons que respecter la décision du Conseil du trésor et du gouvernement à l'égard de ces subventions. J'ai déjà dit qu'on ne compensait pas Québecair et EPA pour les pertes subies relativement aux services subventionnés, mais aussi, nous ne pouvons accorder plus d'argent si le gouvernement, ou le Parlement, ne nous accorde pas les crédits nécessaires.

M. Forrestall: Je sais bien, mais vous avez fait des observations . . .

M. Benson: Oui, j'ai signalé qu'ils n'étaient pas compensatoires.

M. Forrestall: L'avez-vous fait de façon officielle, ou bien . . .

M. Benson: Oui, je l'ai déclaré publiquement et rien n'est plus officiel que de le consigner au procès-verbal de cette réunion.

M. Forrestall: Oui, et combien de fois l'avez-vous rappelé au gouvernement? Une demi-douzaine de fois?

M. Benson: Je préfère ne pas faire d'observation à ce sujet. Nous soumettrons des propositions au gouvernement et . . .

M. Forrestall: Plus d'une fois?

M. Benson: Oui.

M. Forrestall: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Forrestall. Monsieur Douglas.

M. Douglas: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser quelques questions sur le budget de la Commission canadienne des Transports. Le crédit 85 y figure en détail. On l'explique peut-être ailleurs, mais j'aimerais qu'on me dise de façon plus précise d'où provient cette baisse de 16 millions. Vous pourriez peut-être expliquer à un profane ce que veut dire:

Contributions, y compris un montant de 20 millions de dollars à la Caisse des passages à niveau, au cours de la présente année financière, aux fins de ladite caisse à l'exception des fins associées à la construction, la reconstruction et l'amélioration d'un croisement étagé lorsque le versement n'a pas été demandé avant le premier septembre 1977;

Pourriez-vous m'expliquer cette baisse de 16 millions, et aussi le montant de \$113,200,000 du paragraphe suivant:

Statutaire—Paiements à des compagnies de chemin de fer et de transport en vertu de la Loi sur les chemins de fer.

C'est une baisse assez importante, et j'aimerais en connaître la raison.

M. Benson: Cette baisse de 16 millions englobe une réduction de 5 millions de la Caisse des passages à niveau, déterminée par le Conseil du trésor, et une réduction de 11 millions des paiements effectuées en 1978-1979 en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Ceci comprend une réduction de \$8,395,000 pour les Chemins de fer nationaux du Canada; 10,000 pour la

[Text]

\$1,620,000; and Grand Falls Central Railway, \$30,000. Canadian Pacific Express went up \$5,000, so that that nets out to \$11 million.

Mr. Douglas: This is a reduction in subsidy payments to them?

Mr. Benson: Yes.

Mr. Douglas: Is it because they do not need them or just because . . .

Mr. Benson: No, there was a re-arrangement of the subsidy, as you may recall, and these are the amounts that actually work out. Under the particular estimate we have, as you know, these are statutory payments and they may vary. One of the situations that has arisen at present is that the changeover to a contract between the government and VIA Rail has not taken place as fast as one had anticipated it might, so it may mean that we will have to come back in supplementary estimates for additional balance to pay on the old basis of subsidizing passenger service because the transfer has not taken place.

On the Grade Crossing Fund, there is a \$20 million credit there which goes in and we are allowed to make commitments ahead. This changed last year to the basis where the Ministry of Transport now are required to approve allocations of funds for urban areas, so we go through them, really, and come back. We make the recommendation to them, the Minister of Transport approves and then it comes back to us. That was a government decision, that it would be \$200 million instead of \$25 million.

• 1045

Mr. Béchard: Mr. Chairman, with my colleagues' permission, I would like to ask a supplementary to the Minister.

Le président: Monsieur Béchard invoque-t-il le Règlement?

Mr. Béchard: You mentioned the Canada and Gulf Terminal Railway Company, Mr. Benson. Does that still exist? I understand it was a company operating between Mont-Joli and Matane, and it was bought by the CNR I was told.

Mr. Benson: It still exists, I am informed.

Mr. Béchard: It still exists?

The Chairman: Mr. Douglas. Thank you very much.

Mr. Douglas: Thank you. I would like to ask you, Mr. Benson, what position the CTC has taken, or what involvement they have taken, in the discussions regarding the Toronto Island Airport. Have you taken any position or any stand or any part in those discussions?

Mr. Benson: No, I do not think so. The development of airports is the responsibility of the Ministry of Transport. We have the right to licence people into and out of airports on an economic basis. It is not the actual landing rights, which are

[Translation]

Canada and Gulf Terminal Railway, \$750,000 pour le Canadien Pacifique, \$200,000 pour la Dominion Atlantic Railway, \$1,620,000 pour Devco Railway; \$30,000 pour Grand Falls Central Railway. La Canadian Pacific Express a connu une augmentation de \$5,000, ce qui équivaut à 11 millions.

M. Douglas: Il s'agit d'une réduction des subventions versées à ces compagnies?

M. Benson: Oui.

M. Douglas: En a-t-on décidé ainsi parce qu'elles n'en ont pas besoin, ou seulement parce que . . .

M. Benson: Ce sont les montants qui ont été déterminés après le rajustement des subventions. Comme vous le savez, nous inscrivons dans ce budget les paiements statutaires, et ils peuvent varier. Dans le cas présent, le contrat entre le gouvernement et Via Rail n'a pas été conclu aussi rapidement qu'on l'avait prévu, et il se peut donc que nous soyons obligés de demander des crédits supplémentaires pour subventionner le service voyageurs parce que ce transfert n'a pas eu lieu.

Nous sommes autorisés à prévoir des contributions à la Caisse des passages à niveau de l'ordre de 20 millions de dollars. La procédure à cet égard a été modifiée l'an dernier et le ministère des Transports est maintenant tenu d'approuver la répartition des fonds dans les régions urbaines. Nous faisons une recommandation au ministre des Transports, qui l'approuve, et ensuite, cela nous revient. C'est le gouvernement qui a décidé d'accorder 20 millions de dollars plutôt que 25 millions.

M. Béchard: Monsieur le président, si mon collègue le permet, j'aimerais poser une question supplémentaire au ministre.

The Chairman: Is Mr. Béchard speaking on a point of order?

M. Béchard: Monsieur Benson, vous avez mentionné la Canada and Gulf Terminal Railway Company. Cette compagnie existe-t-elle toujours? Il me semble qu'on m'a dit que cette compagnie assurant le service entre Mont-Joli et Matane avait été achetée par le CN.

M. Benson: Pour autant que je sache, cette compagnie existe toujours.

M. Béchard: Elle existe toujours? Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Douglas.

M. Douglas: Merci. J'aimerais savoir quelle est la position de la CCT à l'égard de l'aéroport de l'île de Toronto, et si elle a participé aux discussions à cet égard. Avez-vous pris une position à l'égard de ces discussions, ou y avez-vous participé?

M. Benson: Non, je ne crois pas. L'aménagement d'aéroports est la responsabilité du ministère des Transports. Nous sommes chargés d'octroyer des permis aux compagnies utilisant les aéroports. Il ne s'agit pas en fait des droits d'atterris-

[Texte]

granted by the Ministry of Transport. The development of airports is purely a matter for the Ministry.

Mr. Douglas: You have not taken any stand on it.

Mr. Benson: No, no. I do not think it is proper for us to take a stand on it. This is a matter that you people as members of Parliament have to decide through the government.

Mr. Douglas: Oh, several of us have taken our own stands on that.

In the estimates, there is an increase under "Regulatory and Control" of \$947,000; that is the highest increase you have in the operating side. Can you give us a reason for that increase of \$947,000?

Mr. Benson: Operating expenditures?

Mr. Douglas: Yes. It is page 27-80, Program by Activities, under Regulatory and Control. What does that consist of?

Mr. Benson: Vote 80, operating expenditures. The bulk of it is salaries. There is an \$804,000 . . .

The Chairman: Order, please. Mr. Mazankowski on a point of order.

Mr. Mazankowski: Sorry to interrupt Mr. Douglas, but I see, Mr. Chairman, that it is almost 11 o'clock, and having regard to the fact that we were interrupted at the last Committee meeting, I wonder if we might be able to extend the sitting. I am not sure whether the committee room is available or not, but I wonder if there might be a disposition on the part of the Committee, and certainly on the part of Mr. Benson and his colleagues, to extend the hours of sitting perhaps for a half hour or so. We were slated for a two-hour meeting on Tuesday and we are only having an hour and a half today, I know I would like to pose some further questions, and I think there are a number of members on the list who have not had their first round.

The Chairman: I have on the first round at least four other members, and Mr. Mazankowski has asked for a second round. I am in the hands of the Committee. Mr. Benson has indicated that he could possibly stay until 11.30 a.m. at the latest. If it is agreeable, I am in your hands.

Dr. McIsaac.

Mr. McIsaac: It would seem like a sensible idea if the officials can remain and deal with the subject.

The Chairman: Mr. Béchard.

Mr. Béchard: Mr. Chairman, I think it is a good idea too, but I would remind Mr. Mazankowski that we were not responsible for that bell the other day; they were.

Mr. Mazankowski: Just on that point, there again we are . . .

The Chairman: Order, please. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I have to correct that statement. It was an NDP motion that we were voting on. I do not see anybody there from the NDP, so he certainly must be blaming us for the vote. That is what we are sent down to Ottawa for—to do some voting from time to time as well.

[Traduction]

sage, qui sont accordés par le ministère des Transports. L'aménagement des aéroports relève uniquement de ce ministère.

M. Douglas: Vous n'avez pas pris position.

M. Benson: Non, il ne nous appartient pas, à mon avis, de prendre position. Cette décision vous revient, en tant que députés.

M. Douglas: Plusieurs députés ont pris position à ce sujet.

Votre budget comporte une augmentation de \$947,000 sous la rubrique «Réglementation et contrôle». C'est l'augmentation la plus élevée du point de vue du fonctionnement. Pouvez-vous nous expliquer cette augmentation de \$947,000?

M. Benson: Dans les dépenses de fonctionnement?

M. Douglas: Oui. A la page 27-80, Programme par activité, sous la rubrique «Réglementation et contrôle». En quoi consiste cette augmentation?

M. Benson: Le crédit 80, dépenses de fonctionnement. Il s'agit en plus grande partie des salaires. Il y a un poste de \$804,000 . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. M. Mazankowski invoque le Règlement.

M. Mazankowski: Je suis désolé de vous interrompre, mais je note qu'il est presque 11 heures, et vu que nous avons été interrompus lors de notre dernière réunion, ne serait-il pas possible de prolonger la séance? Je ne sais pas si cette salle est libre ou non, mais je voudrais savoir si les députés, et les témoins, seraient disposés à siéger pendant encore une demi-heure. Nous devons tenir une réunion de deux heures, mardi dernier, et nous ne disposons que d'une heure et demie aujourd'hui. J'aimerais poser d'autres questions, et je crois qu'un certain nombre de députés inscrits sur la liste n'ont pas pu poser leurs questions au premier tour.

Le président: J'ai encore au moins quatre autres députés au premier tour, et M. Mazankowski a demandé un second tour. Je m'en remets au Comité. M. Benson m'a signalé qu'il pourrait peut-être rester jusqu'à 11 h 30, au plus tard. Je m'en remets donc à vous.

Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: Ce serait utile si les fonctionnaires pouvaient rester avec nous.

Le président: Monsieur Béchard.

M. Béchard: J'estime aussi que c'est une bonne idée, mais je rappelle à M. Mazankowski qu'ils sont responsables de l'interruption de l'autre jour, pas nous.

M. Mazankowski: A ce sujet, encore une fois . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je me dois d'apporter une correction. Nous avons procédé au scrutin sur une motion du NPD. Je ne vois personne ici du NPD; ses remarques doivent donc s'adresser à notre parti. C'est exactement le rôle que nous devons jouer à Ottawa: nous devons voter de temps à autre.

[Text]

The Chairman: Order, please. Mr. Collenette.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I would always want to accommodate my colleagues on the opposition side and to show them every consideration, and I have no objection to the Committee's sitting beyond 11 o'clock. However, there are some of us, myself included, who have other engagements, and if we leave here we expose the Committee perhaps to the machinations and the chicanery that we have seen of the opposition in the last few days with their various motions. I would be prepared to let the Committee sit until 11.30 o'clock, with the provision that there will be no instant motions calling for the resignation of ministers or things of that nature. That would be certain.

Mr. Mazankowski: You either agree or you disagree.

• 1050

The Chairman: I am in your hands. Either we continue the sitting till 11.30 a.m. or we do not. Mr. Collenette, on the same point of order.

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I think most of our schedules are very tight and we try to attend these meetings on time and be here for the duration of the committee, and I just feel that my schedule is too tight. I would concur with my colleague from York East that if there were no motions, that is fine, if it is just questioning, but I feel that I am tied up and I just cannot make it after 11 o'clock because I have four other committees to go to.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on that point, the Liberal members can withdraw their members to the point where we do not have a quorum and that would ensure that there would not be any motions put. That is what has been going on for quite some time anyway.

The Chairman: Mr. Oberle, do you have a question on that point of order?

Mr. Oberle: No, just a comment, that if they did withdraw it would be commensurate since that is such attractive to their interest in this debate anyway.

The Chairman: Order, please. It is on whether we sit or not; it is not on that question.

Some hon. Members: Agreed.

Some hon. Members: No.

Mr. Roy (Laval): A suggestion has been made by Mr. Collenette. Do the Tories accept the suggestion?

An hon. Member: No, the opposition does not.

Mr. Roy (Laval): Did they refuse that?

The Chairman: Somebody will have to move a motion that...

Mr. Collenette: Mr. Chairman, I would so move that the Committee sit until 11.30 a.m. with provision that there would be no disruptive motions today.

Mr. Mazankowski: I am not going to support that. I can assure you there will be no motions but I am not supporting a stupid, supercilious motion like that.

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Collenette.

M. Collenette: Monsieur le président, je tiens toujours à accommoder mes collègues de l'opposition et je ne vois aucun inconvénient à ce que l'on prolonge la séance. Toutefois, certains députés, moi compris, doivent respecter d'autres engagements, et notre départ pourrait exposer le Comité à certaines machinations de la part de l'opposition, comme celle dont nous avons été témoins au cours des derniers jours. Je suis prêt à laisser le Comité siéger jusqu'à 11 h 30, pourvu qu'on ne propose aucune motion pour demander la démission d'un ministre, ou quelque chose du genre. Ce serait injuste.

M. Mazankowski: De deux choses l'une, ou vous êtes d'accord, ou vous ne l'êtes pas.

Le président: Je m'en remets à vous. Nous poursuivons jusqu'à 11 h 30, ou nous nous arrêtons ici. Monsieur Collenette, sur le même sujet.

M. Collenette: Monsieur le président, nous sommes tous très occupés et nous tentons d'arriver ici à l'heure et d'assister à la réunion en entier. Je serais d'accord avec mon collègue de York-East si l'on promettait de ne pas présenter de motions, de s'en tenir aux questions, mais je ne puis rester ici plus longtemps, car je dois assister à quatre autres comités.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, à ce sujet, si un assez grand nombre de députés libéraux partent, nous n'aurons plus le quorum et il ne pourrait y avoir de motions. C'est ce qui se produit depuis quelque temps, de toute façon.

Le président: Monsieur Oberle, avez-vous une question à poser?

M. Oberle: Non, un commentaire à faire; il serait normal qu'ils se retirent, étant donné que c'est dans leur intérêt, de toute façon.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit, mais du prolongement de la réunion.

Des voix: D'accord.

Des voix: Non.

M. Roy (Laval): M. Collenette a fait une proposition. Les conservateurs l'acceptent-ils?

Une voix: Non, l'opposition refuse.

M. Roy (Laval): Ils refusent?

Le président: Quelqu'un devra présenter une motion...

M. Collenette: Monsieur le président, je propose que le Comité siège jusqu'à 11 h 30, pourvu qu'on ne présente aucune motion visant à nuire aux délibérations.

M. Mazankowski: Je refuse d'appuyer cette motion. Je puis vous assurer qu'on ne présentera aucune motion, mais je refuse d'appuyer une motion aussi stupide.

[Texte]

The Chairman: Mr. Collette.

Mr. Collette: Mr. Chairman, we have the commitment from Mr. Mazankowski and I will take him at his word. Therefore, I will withdraw the motion so that we do sit until 11.30 a.m.

The Chairman: Okay, shall we sit to 11.30 a.m.?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed. Okay. Mr. Douglas, I am sorry for the interruption.

Mr. Benson: The total increase is salary increases.

Mr. Douglas: The total increase is salary increases. Thank you, M. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Douglas. Mr. McCain.

Mr. McCain: The Canadian Transport Commission has stated that it takes two years in some instances to get a decision on certain matters. Is there no way that a structure can be established which can give answers in a reasonable period of time? Customers can be broke, regions can be broke, Canada can be broke if we are going to wait two years for an answer. There must be some way to establish a series of figures and statistics which would make it possible to come up with answers faster than that.

Mr. Benson: Oh, that is not really what I said, Mr. McCain. I said that the revision of the cost study of the railroads, which we have been asked to do and which the provinces want to have input into, the federal government wants input, the users want input, that major cost study will take two years. Other matters do not take two years or anything like that normally. I can give you examples where the provinces wanted us to provide them with cost figures on the railroads. This was as a result of the conference that was held with the federal government and the provincial governments on transportation a few years ago. We provided those figures very quickly. I am talking about a major restudy of the costing of railroads.

Mr. McCain: Do you have at hand information which would make it possible for one to learn whether a rate applied in a particular area on a particular commodity is compensatory, fair or excessive?

Mr. Benson: Sure.

Mr. McCain: You could give us that?

Mr. Benson: Yes, we do that. Well, the legislation does not provide that we give it to anybody but we are required to give it to provincial governments and we do it if a provincial government asks us. I must point out that the number of requests has not been great as I recall. There was a great to-do about railway costing and whether or not various provinces were being treated fairly, so it was decided with the agreement of the railroads that we would provide confidential costing data to the provinces. I must point out that since we have been authorized to do this we have been doing it and the number of requests is very small.

Mr. McCain: Have you made any measurement of the impact on long haul of the closing of branch lines? The

[Traduction]

Le président: Monsieur Collette.

M. Collette: Monsieur le président, M. Mazankowski nous a fait une promesse, et je me fie à sa parole. Je retire donc la motion voulant que nous siégeons jusqu'à 11 h 30.

Le président: Le Comité siégera-t-il jusqu'à 11 h 30?

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté. Très bien. Monsieur Douglas, je m'excuse de cette interruption.

M. Benson: Cette hausse provient d'une augmentation des salaires.

M. Douglas: Il s'agit d'une augmentation des salaires. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Douglas. Monsieur McCain.

M. McCain: La Commission canadienne des transports a déclaré qu'il fallait parfois deux ans avant d'obtenir une décision. Ne serait-il pas possible de mettre sur pied un mécanisme capable de rendre des décisions dans des délais raisonnables? S'il faut attendre deux ans, on risque que les clients, les régions et le Canada fassent tous faillite. Il est certainement possible de dresser une liste de chiffres et de statistiques nous permettant de prendre des décisions beaucoup plus rapidement.

M. Benson: Ce n'est pas tout à fait ce que j'ai dit, monsieur McCain. J'ai dit qu'il faudrait deux ans pour effectuer l'étude relative aux coûts des chemins de fer qu'on nous a demandé de faire et à laquelle les provinces, le gouvernement fédéral et les utilisateurs veulent participer. Les autres décisions ne prennent jamais deux ans habituellement. Je puis vous donner des cas où les provinces nous ont demandé de fournir des chiffres sur les coûts des chemins de fer. Cette demande provenait de la conférence fédérale-provinciale sur les transports, tenue il y a quelques années. Nous avons fourni ces chiffres très rapidement. Je parle d'une étude d'envergure portant sur les coûts des chemins de fer.

M. McCain: Avez-vous en mains des renseignements qui nous permettraient de savoir si un tarif appliqué dans une région en particulier, pour un produit en particulier, est compensatoire, juste ou excessif?

M. Benson: Certainement.

M. McCain: Vous pourriez nous donner de tels renseignements.

M. Benson: Oui. La loi ne nous autorise pas à les donner à n'importe qui, mais nous sommes tenus de les diffuser aux gouvernements provinciaux, et nous le faisons si un gouvernement provincial en fait la demande. Je dois signaler toutefois qu'il n'y a pas eu beaucoup de demandes. On s'est beaucoup préoccupé des coûts des chemins de fer et de la façon dont chaque province était traitée, et c'est pourquoi nous avons décidé, avec l'accord des chemins de fer, de fournir aux provinces des données confidentielles sur les coûts. Je signale que depuis cette décision, il y a eu très peu de demandes.

M. McCain: Avez-vous évalué les répercussions de la fermeture de certains embranchements sur les longs parcours? L'in-

[Text]

trucking industry—and I am not critical of the trucking industry, do not misunderstand me on this question—has now reached a place where it is moving a tonnage very comparable with that of the rail system in Canada. What impact has the closing of branch lines had upon the main line haul, and its value?

• 1055

Mr. Benson: First of all, I should point out that the trucking system in Canada, if you include all trucking, handles more freight than railways do at present.

Mr. McCain: Yes.

Mr. Benson: That is in terms of revenue, I am talking about revenue dollars. It is somewhere, I am informed, around 1.2 to 1.

With respect to branch lines and the closing of branch lines and the effect on trucking, one can assume . . .

Mr. McCain: On main-line haul, for the rails, not on trucking but on main-line haul. We know what it does to the truck, it puts the truck in the business in the area for long- or short-line haul, but what does it do to the railroad in the multitude of short-line abandonments that have taken place? It certainly makes more business available to the trucks.

Mr. Benson: I would ask Mr. Hanley to come in.

The Chairman: Mr. Hanley.

Mr. Hanley: I think that is a little hard to give a definite answer to. For example, two things operate: one is that the railway loses the burden of some costs, all right? The other is that with the traffic that they would retain on the long-haul, relieved of the burden of that cost they may be better off. It is hard to say. It depends on what kind of traffic the branch line is now generating, and if it is abandoned one has to assume that it is probably generating very little. It would depend.

Mr. McCain: What is the effect of increased traffic on a rate? Does the volume dilute the cost? If so, to what degree? Do you have a measurement of that?

Mr. Hanley: There are a large number of elements of cost; I am not in costing, but I am told that there are over 300. Some of the basic elements would not change. For example, the amortization of the rolling stock would not change, it is not with volume, it is still car for car. There may be some decreases where the cost of the line, the attributable cost of usage of the line, would, on a per-ton basis, decline with increasing volume.

Mr. McCain: Then, on that measurement, when you take a look at the container business that has come out of Eastern Canada, has there been no dilution of costs by virtue of the major increase in volume? And are all the increases in container-freight costs by rail justified? If there is any impact of volume, it is not apparent in the rates. Can you tell me, for instance—and I have asked this question every year, this is only the sixth time—what it costs to move a ton of freight, or varying loads of freight that might be put on a flatcar—5, 10, 60 or 100 ton, or whatever it might haul—do you have in your

[Translation]

dustrie du camionnage—comprenez bien que je ne critique pas cette industrie—transporte maintenant presque autant de tonnes de marchandises que le système ferroviaire du Canada. Quelles ont été les répercussions de la fermeture de certains embranchements sur le trafic des lignes principales?

M. Benson: Tout d'abord, je vous signale qu'à l'heure actuelle, plus de marchandises sont transportées par camion que par chemin de fer.

M. McCain: Oui.

M. Benson: Je parle des recettes, le rapport est d'environ 1.2 à 1.

Pour ce qui est des répercussions de la fermeture de certains embranchements, on peut supposer . . .

M. McCain: Sur le trafic des lignes principales, et non pas sur le camionnage. Nous connaissons les répercussions sur le camionnage, cela entraîne une augmentation du trafic, mais quelles ont été les répercussions pour les chemins de fer? Il est certain que cela augmente le marché des camions.

M. Benson: Je demanderais à M. Hanley de répondre.

Le président: M. Hanley.

M. Hanley: Il est très difficile de vous donner une réponse catégorique. Il faut tenir compte de deux facteurs: tout d'abord, la compagnie de chemins de fer n'a plus à assumer le fardeau de certains coûts, n'est-ce pas? Deuxièmement, cette réduction peut leur être profitable du point de vue du trafic sur de longues distances. C'est difficile à dire. Cela dépend du genre de trafic de l'embranchement, et l'on peut supposer qu'il est minime, si la compagnie décide de l'abandonner. Cela dépend.

M. McCain: Quel est l'effet d'une augmentation du trafic sur le tarif? L'augmentation du volume entraîne-t-elle automatiquement une réduction des coûts? Dans l'affirmative, dans quelle mesure? Avez-vous des chiffres là-dessus?

M. Hanley: Les coûts englobent bien des éléments, je ne suis pas expert en la matière, mais je crois qu'il y en a plus de 300. Certains éléments fondamentaux ne changeraient pas. Par exemple, l'amortissement du matériel roulant n'a rien à voir avec le volume, cela ne concerne que les wagons. Cela pourrait entraîner une réduction si le coût par tonne de l'utilisation de la ligne baissait à cause d'une augmentation du volume.

M. McCain: Si l'on applique cette évaluation au secteur des conteneurs dans l'Est du Canada, l'augmentation importante du volume n'a-t-elle pas entraîné une réduction des coûts? Toutes ces augmentations des tarifs ferroviaires pour le transport des conteneurs sont-elles vraiment justifiées? Si le volume accru a un effet sur les coûts, rien n'y paraît dans les tarifs. Pouvez-vous me dire, par exemple—je pose cette question chaque année, ça fait seulement six fois—combien coûte le transport sur un mille d'une tonne de marchandises, ou de la

[Texte]

records a cost of what that movement would be on a ton-mile basis or a per-mile basis, or whatever?

Mr. Hanley: The cost does not vary according to the type of freight, it varies according to a lot of other factors. The other thing I would mention is the very obvious fact that over the past five years there have been tremendous increases in cost—as we said earlier, over 100 per cent.

Mr. Benson: If I might interject. If one has excess capacity, or is not using the capacity to its full extent, if you are hauling a train and you could put on an extra 10 cars and it would not cost you anything to do it and the freight is there, then the cost goes down. But I think one cannot generalize, because the fixed costs go on all the time. You have your equipment, you road-bed, you have that kind of maintenance going on. Certainly, if you get a certain amount of freight to fill up empty capacity, it costs less.

Mr. McCain: All right, the CNR operates every year. Can you give me their historic cost of moving varying sizes of loads on flatcars, for instance?

Mr. Benson: I can dig this out for you in specific instances.

Mr. McCain: On some basis, on a 110-mile, 100-mile road or whatever it may be.

Mr. Benson: Sure, we have the per-ton-mile rates of hauling goods in CNR, and I will provide them for you.

Mr. McCain: Costs, ton-mile costs.

Mr. Benson: Yes, we have them, and I can provide you. As a matter of fact, there is an interesting waybill analysis which was done by Mr. Hanley annually which I would recommend to all members of the Committee, which indicates the cost of moving goods around Canada.

• 1100

Mr. Hanley: That is cost in the sense of cost of the shipment.

Mr. Benson: Yes.

Mr. McCain: Is there any special reason why rates should be higher in Canada than they are in the United States? And there are too many instances where they are.

Mr. Benson: Once again you have to deal with specifics. If you are talking about the cost of moving wheat in Canada, the cost of moving wheat in Canada to the shipper is lower than the United States.

Mr. McCain: No, not the shipper. We are talking about the carrier now.

Mr. Benson: The cost to the carrier in the United States, I would have to compare it on a per unit basis. One of the things one has to remember is that railways in Canada are generally breaking even. They are not in the United States.

Mr. McCain: Mr. Bandeen told us that he was making money on the subsidiaries in the United States and that they received no significant subsidies except for special cases of a particular commodity in a special region.

[Traduction]

quantité pouvant être chargée sur un wagon, 5, 10, 60 ou 100 tonnes?

M. Hanley: Les coûts ne varient pas selon le genre de marchandises, ils varient selon bien d'autres facteurs. D'autre part, au cours des cinq dernières années, les compagnies ont connu des augmentations considérables des coûts, comme nous l'avons dit plus tôt, plus de 100 p. 100.

M. Benson: Permettez-moi d'ajouter quelque chose. Si un train n'est pas utilisé à pleine capacité, si l'on peut charger 10 wagons supplémentaires sans qu'il en coûte quoi que ce soit, à ce moment-là, les coûts baissent. On ne peut généraliser toutefois, car certains coûts demeurent toujours fixes. Par exemple, le coût de l'équipement, l'entretien de la voie, etc. Il est certain que si la compagnie obtient des marchandises pour porter la capacité au maximum, les coûts sont réduits.

M. McCain: Très bien; pouvez-vous me fournir les coûts annuels du CN pour le transport de charges de différentes dimensions sur wagons plats.

M. Benson: Je pourrais trouver ces renseignements pour certains cas précis.

M. McCain: Disons, sur un parcours de 110 milles, ou 100 milles.

M. Benson: Bien sûr; nous connaissons les coûts de transport par tonne/mille du CN, et nous pouvons vous les fournir.

M. McCain: Les coûts par tonne/mille.

M. Benson: Oui, nous les avons, et nous pouvons vous les fournir. En fait, M. Hanley a effectué chaque année une analyse assez intéressante des feuilles de route qui permet de déterminer le coût du transport des marchandises au Canada et que je recommanderais à tous les membres du comité.

M. Hanley: Il s'agit du coût de l'expédition.

M. Benson: Oui.

M. McCain: Pour quelle raison les tarifs devraient-ils être plus élevés au Canada qu'aux États-Unis? Cela arrive trop souvent.

M. Benson: Encore une fois, il faut parler de cas bien précis. Par exemple, le transport du blé au Canada coûte beaucoup moins cher à l'expéditeur qu'aux États-Unis.

M. McCain: Je ne parle pas des frais de l'expéditeur mais du coût du transport.

M. Benson: Il faudrait établir une comparaison des coûts unitaires. Il faut se rappeler qu'en général les compagnies de chemin de fer du Canada rentrent dans leurs fonds, ce qui n'est pas le cas aux États-Unis.

M. McCain: M. Bandeen nous a dit que ces filiales des États-Unis faisaient des profits et qu'elles ne recevaient aucune subvention importante, sauf dans des cas spéciaux pour des produits en particulier.

[Text]

Mr. Benson: That is right. That is partly because he operates more efficiently than railways in the United States competing with him do.

Mr. McCain: Let us not gauge at all by the Penn Central.

Mr. Benson: There also is the type of traffic where Grand Trunk Western carries Auto Pact traffic which is quite profitable.

Mr. McCain: We will take another anomaly and I am going to the West to get it for the moment. Why can fruit growers in Kelowna load their apples for destination into Toronto to economic advantage even though they truck them from the fruit belt of Canada there to an American rail line, put it aboard and get it cheaper to Toronto than they can coming on our regular line?

Mr. Benson: Mr. Hanley will answer this. We have looked into this subject.

The Chairman: Mr. Hanley.

Mr. Hanley: We have looked at this and we would be very glad to make available to the Committee the comprehensive study that we completed on the fruit industry. There are a number of very complicated factors involved which I will not go into here.

Mr. McCain: I do not have time.

Mr. Hanley: You do not have time. But I think one has to recognize that the state of Washington in the case of apples produces five times the quantity of apples as Canada as a whole does. This means that the railways serving them have a large volume traffic whereas our traffic is very small in relation to the total. This makes a tremendous difference.

Mr. McCain: Let us come back to New Brunswick then. Why should lumbermen in New Brunswick load their lumber or other forest products on trucks at a rail site where their plant is located, take it to the State of Maine for shipment to markets in the United States and save money?

There is something wrong with this system, Mr. Chairman, and I think we are looking to the CTC, to the Minister of Transport, to resolve these things. We have to compete in the same world markets as do the American producers. Why, in the name of all that is good and holy, has our Transport Department, our CTC, our railroads, got themselves into the corner where we cannot compete?

We cannot compete. Why should Maine people be able to ship their potatoes for export at a lesser cost than we, nine miles away in my particular case, have to pay to ship them for export in Canada? We are having trouble enough to compete now and we cannot stand additional costs in the fruit and vegetable industry of Canada as a nation.

Somewhere there must be some rationale where we have to apply a new yardstick, a new measurement, and impose new restrictions on rates if Canadian industries, agriculture or any other, are going to survive, because this is the economic keystone.

[Translation]

M. Benson: C'est vrai. C'est parce qu'il est plus efficace que les compagnies américaines lui faisant concurrence.

M. McCain: Ne prenons pas l'exemple du Penn Central.

M. Benson: De plus, *Grand Trunk Western* transporte les marchandises du pacte de l'Automobile, ce qui est assez rentable.

M. McCain: Passons maintenant à une autre anomalie qui concerne l'Ouest maintenant. Comment se fait-il que cela coûte moins cher pour les producteurs de pommes de Kelowna d'expédier leur produit à Toronto en les envoyant par transport routier jusqu'aux États-Unis et de là par transport ferroviaire jusqu'à Toronto, qu'en les expédiant par notre ligne régulière?

M. Benson: M. Hanley va vous répondre. Nous avons étudié cette question.

Le président: Monsieur Hanley.

M. Hanley: Nous avons étudié cette question et nous serions ravis de vous fournir l'étude que nous avons effectuée sur le transport des fruits. Un certain nombre de facteurs très compliqués entrent en ligne de compte et je ne les aborderai pas pour l'instant.

M. McCain: Je n'ai pas le temps.

M. Hanley: Vous n'avez pas le temps. Il faut admettre que l'État de Washington produit 5 fois plus de pommes que le Canada tout entier. Cela signifie que les chemins de fer transportent un volume considérable tandis que le nôtre est minime par rapport à l'ensemble. Cela fait une énorme différence.

M. McCain: Revenons au Nouveau-Brunswick alors. Pourquoi les bûcherons du Nouveau-Brunswick devraient-ils économiser en expédiant le bois ou d'autres produits par transport routier jusqu'au Maine pour atteindre les marchés des États-Unis alors qu'ils pourraient le faire par transport ferroviaire?

C'est une anomalie, monsieur le président, et nous nous attendons à ce que la CCT et le ministre des Transports règlent ce problème. Nous faisons concurrence aux producteurs américains sur les marchés internationaux. Pourquoi donc notre ministère des Transports, notre CCT et nos chemins de fer ont-ils laissé aller les choses de cette façon?

Nous ne pouvons plus être concurrentiels. Comment se fait-il que les habitants du Maine sont capables d'expédier leurs pommes de terre à l'exportation à un moindre coût qu'un non-producteur, qui se trouve à 9 milles dans mon cas, doive payer pour les livrer au Canada même? Nous avons déjà assez de difficulté à demeurer concurrentiels et nous ne pouvons faire face en tant que pays à une augmentation des coûts de la culture des fruits et des légumes.

Il faut absolument appliquer une nouvelle mesure et imposer de nouvelles restrictions au tarif de transport si nous voulons que nos industries canadiennes, que ce soit l'agriculture ou d'autres, survivent.

[Texte]

Mr. Benson: Being the witness before the Committee, I do not have the same opportunity to make speeches as some members of the Committee do. But I think if you want to deal with particular matters and you want to ask specific questions, we will get you the answers. You are mixing up the lumber industry and the fruit industry. Mr. Hanley tried to answer the question with respect to the fruit industry. I think it was a quite logical answer.

If you have other specific questions you want to ask us, we will provide the answers. I cannot provide them off the top of my head, and I am not here to make speeches, to defend the railroads, defend the Minister of Transport, or to defend anybody. I am simply here to tell you what we do as a Commission, and what we can do, and answer your questions.

Mr. McCain: But I think it is the truth that we have to study the Canadian economy and see what is happening to it as a result of transportation. That is our responsibility. I am sure you agree.

Mr. Benson: That is your job.

• 1105

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Baker.

Mr. Baker: Yes, Mr. Chairman. Just a couple of very short questions to Mr. Benson.

First of all I am wondering, Mr. Benson, about the very complex problems and very difficult problems with transportation, especially by air, in Newfoundland and Labrador. I would hope that you would find the time yourself to appear at these hearings or to be the chairman of particular hearings that arise from time to time when an airline is applying for this or that route to the very remote areas of Eastern Canada because of the importance of transportation to the coastline of Newfoundland and Labrador.

I would hope that you yourself do find time to go down to some of these hearings and to have impressed upon you the importance of air travel in eastern regions of Northeastern Canada.

Mr. Benson: First of all, I was in Goose Bay two weeks ago, as a matter of fact, at a hearing.

Mr. Baker: What for?

Mr. Benson: At a hearing where there was another application for charter service out of Goose Bay. I attended the hearing two weeks ago there and we finished it. The decision will be out next week, I presume.

Secondly, it is my intention to go this summer to have a look at the service on the coast of Labrador. The Minister of Transport has asked us to take a look at coastal service in Labrador and it is my intention to personally go.

More than that I cannot say. And also, I attended all the hearings in the Atlantic provinces in which we looked at unit toll service in the Atlantic provinces two years ago.

[Traduction]

M. Benson: N'étant qu'un témoin, je n'ai pas l'occasion de faire des discours comme certains membres du comité. Si vous voulez parler de cas précis et poser des questions précises, nous pourrons vous répondre. Vous parlez en même temps de l'industrie forestière et de la culture fruitière. M. Hanley a tenté de vous donner une réponse au sujet de la culture des fruits. Il me semble qu'elle était assez logique.

Si vous avez d'autres questions précises à nous poser, nous vous répondrons. Je ne puis vous fournir tous les chiffres à brûle-pourpoint et je ne suis pas ici pour faire des discours, pour prendre la défense des chemins de fer, du ministre des Transports ou de qui que ce soit. Je suis venu ici pour vous parler du rôle de la Commission pour répondre à vos questions.

M. McCain: Il est certain qu'il faut étudier l'économie canadienne et voir quelles sont les répercussions du coût des transports. C'est notre responsabilité, vous en conviendrez certainement.

M. Benson: C'est là votre rôle.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Baker.

M. Baker: Oui, monsieur le président. J'ai quelques courtes questions à poser à M. Benson.

Tout d'abord, je voudrais parler à M. Benson des problèmes très complexes, très difficiles, pour le transport par air surtout à Terre-Neuve et au Labrador. J'aimerais que vous trouviez le temps d'assister vous-même à ces audiences ou d'en être le président lorsqu'une ligne aérienne faisant une demande pour une route ou une autre dans des régions très éloignées de l'est du Canada. Le transport est très important sur la côte de Terre-Neuve et du Labrador.

J'aimerais donc que vous veniez de temps à autre à ces audiences afin de souligner l'importance du trafic aérien dans les régions de l'est et du nord-est du Canada.

M. Benson: Je vous dirai tout d'abord que je me suis rendu à une audience à Goose Bay il y a une quinzaine de jours.

M. Baker: A quel sujet?

M. Benson: A une audience concernant une demande de service nolisé en partance de Goose Bay. J'ai assisté à l'audience qui est maintenant terminée. La décision sera rendue la semaine prochaine, je crois.

Deuxièmement, j'ai l'intention cet été de me rendre sur la côte du Labrador pour y jeter un coup d'œil au service. Le ministre des Transports nous a demandé d'aller voir le service côtier du Labrador et, j'ai l'intention d'y aller personnellement.

Je ne puis pas vous en dire plus. Toutefois, j'ai également assisté aux audiences des provinces de l'Atlantique, il y a deux ans, alors qu'on étudiait les tarifs de service unitaire pour ces provinces.

[Text]

Mr. Baker: I must say, Mr. Benson, I am particularly pleased with the way in which the CTC has operated in the last three or four years.

Do you have a role, does the CTC have a role in the applications that are made by Iron Curtain countries to use airports in Canada? I am thinking specifically about Gander airport. And do the Soviet airlines and Czechoslovakian airlines and these other airlines have to co-ordinate some activities with your particular commission? Do they have to apply to the commission for landing rights? Do you limit the number of aircraft that are permitted to land at Canadian airports from the Soviet Union? And could you explain briefly the process used by your commission and who you have representation from, who you co-ordinate matters with when these particular applications are made?

Mr. Benson: There is the matter of the Chicago Convention, which allows airlines to make technical stops in Canada. This is in contrast to carrying passengers in and out. And we do allow them. As a matter of fact, I recall last year that the Soviets wanted to stop in Gander, I believe.

Mr. Baker: Yes.

Mr. Benson: And I think this was allowed on our recommendation to the government.

So if people want to make technical stops and they apply, the Chicago Convention prevails and they have the right to do it. They might get shut out for other reasons in the Canadian Transport Commission, though. There might be national security reasons or other reasons why the government would choose not to let somebody land, but we, under the Chicago Convention, generally recommend that people be allowed to make technical stops.

Mr. Baker: So you do have to grant permission.

Mr. Benson: Well, the Convention is there and we cannot refuse permission as the Canadian Transport Commission. The government could refuse permission for people to land for other reasons, but if you are speaking of Gander, the Soviets wanted to have a technical stop at Gander and I think this was granted to them, as I recall the situation.

Mr. Baker: Yes. Yes. That is fine, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Baker.

Dr. McIsaac.

Mr. McIsaac: Thank you, Mr. Chairman. My questions will follow the subject introduced by Mr. Murta.

• 1110

As I understand it from Mr. Benson, it is still a fact that the law still is that the CTC is the final authority on the abandonment of branch lines, regardless of whether or not they have been recommended for abandonment by the Hall Commission, by the PRAC or by the Ministry or whatever.

Mr. Benson: This is technically true.

[Translation]

M. Baker: Je dois dire, monsieur Benson, que je suis particulièrement satisfait de la façon dont la CTC fonctionne depuis trois ou quatre ans.

Est-ce que la CTC ou vous-même avez un rôle à jouer dans les demandes qui sont présentées par les pays derrière le rideau de fer qui veulent se servir des aéroports canadiens? Je pense tout particulièrement à l'aéroport de Gander. Est-ce que le service aérien soviétique ou tchécoslovaque, de même que les autres lignes aériennes doivent coordonner certaines de leurs activités avec notre commission? Doivent-elles demander à la commission le droit d'atterrir? Limitez-vous le nombre d'avions provenant de l'Union soviétique? Pouvez-vous nous expliquer brièvement la procédure de votre commission, qui vous présente des instances, avec qui coordonnez-vous ces demandes?

M. Benson: Il y a la convention de Chicago qui permet aux lignes aériennes d'effectuer des escales périodiques au Canada. C'est différent du transport des passagers arrivant et partant. Nous permettons ces escales techniques. En réalité, je me souviens que l'an passé les Soviétiques voulaient faire un arrêt à Gander, je crois.

M. Baker: Oui.

M. Benson: Je crois que ce fut permis par le gouvernement sur notre recommandation.

Par conséquent, si des services veulent faire des escales techniques et en font la demande, la convention de Chicago a préséance et les services aériens y ont droit. Ils peuvent être empêchés d'atterrir pour d'autres raisons par la Commission canadienne des transports. Pour des motifs de sécurité nationale ou autres, le gouvernement peut décider de ne pas laisser atterrir quelqu'un, mais nous, aux termes de la convention de Chicago, nous recommandons généralement de permettre à ces services aériens de faire des escales techniques.

M. Baker: Il vous faut donc accorder la permission.

M. Benson: La convention existe et nous ne pouvons refuser en tant que Commission canadienne des transports. Le gouvernement pourrait refuser l'atterrissage pour d'autres raisons, mais si vous parlez de Gander, les Soviétiques voulaient une escale technique à Gander et je crois qu'elle leur fut accordée.

M. Baker: Oui, très bien, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Baker.

Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: Merci, monsieur le président. Mes questions font suite à celles de M. Murta.

Si je comprends bien ce que dit M. Benson, la loi prévoit toujours que la CCT a eu le dernier mot en ce qui concerne la désaffectation des voies secondaires, que cette désaffectation ait été recommandée ou non par la commission Hall, par le comité d'action des chemins de fer des Prairies (le PRAC) ou par le ministère.

M. Benson: C'est techniquement exact.

[Texte]

Mr. McIsaac: I wonder whether Mr. Benson could tell us what is happening to those 1,800 miles or so of lines that were recommended by the Hall Commission, for immediate abandonment. I know that all the members get great sheets of information and material from the CTC and I know personally I can usually find someone to ask specifics of but is it possible for the Committee to have a list of the progress of the study on the abandonment of lines. Some perhaps have been let go now, I do not know.

Mr. Benson: Yes, I have a list here which I would be pleased to provide to the Committee. Actually if you take the miles recommended for immediate abandonment by the Hall Commission, there were 2,100 miles and 1,091.6 miles or 50.4 per cent have been authorized for abandonment now, but we have to deal with each one individually. We are trying to proceed as quickly as we can, taking into consideration the representations of the people who are involved in the particular line.

Mr. McIsaac: That is fine.

Mr. Benson: I will provide for the Committee this list of what has been abandoned.

Mr. McIsaac: Okay. Thank you very much, Mr. Benson.

Mr. Mazankowski: Could we have that appended to the *Proceedings*?

Mr. Benson: There is no reason . . .

The Chairman: Is it agreed to have it appended to the *Proceedings*?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Benson: This list is not complete because some things have happened since last week, but I can supply the two to the Committee within a few days to have it appended.

Mr. McIsaac: I think, Mr. Chairman, on the same lines, could we also have some kind of timetable for the remainder, and I realize that may not be easy but possibly you could tell us if there are plans to hold hearings on a given line in September and October, or the schedule for dealing with the remainder.

The Chairman: You want the list of scheduled meetings to hear witnesses?

Mr. McIsaac: No. I suppose they are all meetings that potentially could have witnesses but whether you are looking at a certain line and when—perhaps you have looked at all of them already and given a date.

Mr. Benson: We have been trying to fit into Mr. Justice Hall's schedule and we have the initial problem of 2,100 miles to be abandoned immediately which we have to look at and, as I have told you, we are more than half way through that. We believe that when we have completed these we will be able to fit into Mr. Justice Hall's schedule for dealing with the other branch lines. Whether or not we agree to the abandonment is a different matter.

Mr. McIsaac: Right. Of course. Yes. Thank you. I think that will give me pretty well what I would like to see.

[Traduction]

M. McIsaac: M. Benson pourrait-il nous dire ce qui se passe dans le cas de ces 1,800 milles de voies dont la commission Hall a recommandé la désaffectation? Je sais que tous les membres reçoivent beaucoup d'informations de la CCT et je sais personnellement que je peux toujours trouver quelqu'un à qui poser des questions de détail mais serait-il possible que le Comité obtienne une liste des voies qui ont été désaffectées? Je suppose que certaines l'ont déjà été.

M. Benson: Je pourrais vous donner la liste que j'ai ici en ma possession. La Commission Hall recommandait la désaffectation immédiate de 2,100 milles de voies; l'autorisation de désaffectation immédiate a été donnée pour 1,091.6 milles soit 50.4 p. 100 des voies. Cependant, nous devons traiter chaque cas individuellement. Nous essayons de le faire aussi rapidement que possible en tenant compte de l'opinion des personnes en cause.

M. McIsaac: Bien.

M. Benson: Je vais donner au Comité la liste des voies qui ont été désaffectées.

M. McIsaac: Très bien, merci beaucoup monsieur Benson.

M. Mazankowski: Pourrions-nous l'annexer aux délibérations d'aujourd'hui?

M. Benson: Il n'y a aucune raison . . .

Le président: Sommes-nous d'accord d'annexer cette liste aux délibérations?

Des voix: D'accord.

M. Benson: Cette liste n'est pas complète étant donné qu'il y a eu des changements depuis la semaine passée, mais je pourrais vous donner les deux listes au cours des quelques prochains jours que vous pourriez alors annexer.

M. McIsaac: Je crois, monsieur le président, qu'il serait bon d'avoir également le calendrier des désaffectations suivantes. Je me rends compte que cela n'est pas facile, mais vous pourriez peut-être nous dire si l'on compte tenir des audiences publiques portant sur certaines voies en septembre et octobre; vous pourriez peut-être nous donner le calendrier.

Le président: Vous voulez la liste des audiences au cours desquelles on entendra des témoins?

M. McIsaac: Non. Je suppose qu'il est possible que des témoins comparaissent à toutes les réunions. Ce qui m'intéresse c'est de savoir quelles sont les voies que l'on songe à désaffecter et quand.

M. Benson: Nous avons essayé de nous conformer au calendrier du juge Hall. Notre problème à l'heure actuelle est d'étudier la désaffectation immédiate de 2,100 milles de voies, comme je vous l'ai dit, et nous avons à moitié terminé ce travail là. Nous croyons que lorsque nous aurons complètement terminé, nous pourrions alors adopter le calendrier du juge Hall en ce qui concerne la désaffectation des autres lignes secondaires. Que nous soyons d'accord pour désaffecter celles-ci ou non, c'est autre chose.

M. McIsaac: Évidemment. Merci. Je crois que vos renseignements pourraient bien me satisfaire.

[Text]

Mr. Mazankowski: Mr. McIsaac, could I just ask a question?

Mr. McIsaac: Certainly.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Are public hearings being held?

Mr. Benson: We have not had to have public hearings on the ones we have done so far because . . .

An hon. Member: I have news for you.

Mr. Benson: You know, there are lines being abandoned where trees are growing up in the tracks and we were paying a subsidy on the line. They are being dealt with and when we get to a stage where there is a substantial representation on the abandonment of a line, then I think we have to have hearings. We have to listen to the people.

Mr. Murta: They will be the tough ones.

Mr. Benson: That is right.

Mr. McIsaac: On that same point, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McIsaac.

Mr. McIsaac: On that same point, Mr. Murta raised a question on the CTC assisting the groups and the people involved and affected directly by these lines. I can recall some years ago the efforts made by the provinces out there to assist groups, at the same time to arrive at a costing formula—that used to be the great argument—but I suppose that both the Snaveley report and the Hall report have helped to clarify some of those cost figures. Much of the work that has gone on and the publicity and the facts and the figures that come out at the Hall Commission will probably—I guess my question to you is do you see that shortening the time and the work of the commission in dealing with some of those lines?

Mr. Benson: Well, really, you know the results of the Hall Commission report certainly are of assistance to the commission because we have an outside view of what should be done with particular lines in Western Canada. Nevertheless we maintain under the existing legislation, which is approved by you, as members of Parliament, the right to make the ultimate decision with regard to abandonment. We have access to all the Hall material, the whole thing.

• 1115

Mr. McIsaac: This is my point, in terms of costing, figures and revenues and that kind of thing.

Mr. Benson: We also have now a Mr. McDonough from the Commission.

Mr. McIsaac: Oh, yes, right. Further to that, on the broader subject of the branch line subsidy, could you tell us how much is budgeted this year on behalf of branch line subsidies, this fiscal year, and do you yet have a figure for the last fiscal year as to what was paid to the railways on behalf of branch line subsidies?

Mr. Benson: The figure that comes to my mind, when I figure it out here for the current year, branch line, 1978-79 would be \$137.4 million.

Mr. McIsaac: For 1978-79.

Mr. Benson: Railway subsidy payments, 1978-79. I could give you the total, which is made up to \$239 million, if you

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur McIsaac, pourrais-je poser une question?

M. McIsaac: Certainement.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Va-t-il y avoir des audiences publiques?

M. Benson: Nous n'avons pas dû tenir des audiences publiques jusqu'à maintenant parce que . . .

Une voix: J'ai des nouvelles à vous apprendre à cet égard.

M. Benson: Dans le cas de certaines voies qui doivent être désaffectées, des arbres poussent sur la voie ferrée et nous versions des subventions. Nous pouvons donc nous en occuper. Cependant, lorsque l'on a certaines plaintes en ce qui concerne la désaffectation d'une voie, alors nous devons tenir des audiences publiques et écouter ce que la population a à dire.

M. Murta: C'est le plus difficile.

M. Benson: Oui.

M. McIsaac: Au sujet de la même question, monsieur le président.

Le président: Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: M. Murta a soulevé une question au sujet de l'aide donnée par la CCT aux groupes et aux particuliers en cause qui sont touchés directement par la désaffectation de ces voies. Je me rappelle qu'il y a quelques années les provinces ont fait des efforts pour aider les groupes tout en arrivant à une formule d'établissement des coûts, ce qui était la question épineuse—mais je suppose qu'à la fois le rapport Snaveley et le rapport Hall ont aidé à clarifier certaines de ces questions de coûts. Une grande partie du travail qui a été fait ainsi que la publicité et les chiffres qui ont été divulgués dans le rapport Hall permettront probablement, je le suppose, d'alléger le travail de la commission pour ce qui est de cette désaffectation.

M. Benson: Il est certain que les résultats du rapport Hall aident la commission parce que cela nous permet d'avoir une idée de la façon de régler le problème de certaines lignes dans l'Ouest du Canada. Cependant, aux termes de la loi actuellement en vigueur, et qui a été adoptée par vous-même en tant que députés, nous avons le droit de rendre la dernière décision en ce qui concerne la désaffectation. Nous avons accès à tous les documents de la Commission Hall.

M. McIsaac: C'est précisément ce que je voulais dire, en ce qui concerne l'évaluation des coûts, les recettes, etc.

M. Benson: M. McDonough de la Commission travaille maintenant avec nous.

M. McIsaac: Oui. Au sujet de la question plus générale des subventions aux voies secondaires, quel en est le budget pour la présente année financière? Combien a été versé au cours de la dernière année financière aux chemins de fer sous forme de subventions pour les lignes secondaires?

M. Benson: Le chiffre qui me vient à l'esprit pour la présente année, 1978-1979 donc, est de 137.4 millions de dollars.

M. McIsaac: Pour 1978-1979.

M. Benson: Les subventions aux chemins de fer pour 1978-1979. Je pourrais vous donner le total qui représente 239

[Texte]

like. Branch lines, \$137.4 million; passenger train services, \$82 million, and I have indicated that may be subject to change, if VIA Rail does not move ahead as fast as it should. Eastern rates, that is the Maritime freight rates assistance and so on, \$19.7 million, making a total of \$239.1 million.

Mr. Murta: How does that compare with 1977-78?

The Chairman: Order, Mr. Murta. Do you have a supplementary, Mr. Murta?

Mr. Murta: This is in comparison to 1977-78 for branch line subsidy.

Mr. Benson: Branch lines, 1977-78, \$100,900,000. Passenger service is not comparable because it was \$219 million and we are talking about \$18 million and the Maritime freight rates, 1977-78, was \$17.9 million, which made a total of \$338,400,000. There was an increase in branch line payments, cost increases, that is all.

The Chairman: Mr. McIsaac.

Mr. McIsaac: Thank you very much, Mr. Chairman. If I could just come back for one moment to my earlier question with respect to a list, as I say, we do get a lot of good material from the Commission, but would it be possible on any kind of a regular basis, quarterly or something like that to get a short summary, a page or two, something that most members would likely read, as to what has been dealt with in the past three months and what is on the plate? I am thinking specifically of during the time when this wide number of lines is being handled, which is very much a concern.

Mr. Benson: I think we could probably provide you with that information, and I will undertake to try to do it. Looking into the future is a little more difficult than providing information of what has happened because sometimes we do not know how long it is going to take to deal with a particular matter, such as a particular branch line.

Mr. McIsaac: Yes, I agree. I think, and I am sure members on the opposite side will also agree, you have a number of these lines and any place you go on the prairies you are likely to be asked about something and it is just darned hard to keep it all here.

Mr. Benson: Yes. We will provide the list as to what has happened to date, which I have agreed to do already. Beyond that our schedule is that we will move forward as fast as we can on the remaining branch lines that were recommended for immediate abandonment, and then we hope to be within the Hall Commission's recommendation timetable beyond that point.

Mr. McIsaac: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. McIsaac. Monsieur Béchard.

[Traduction]

millions de dollars. Pour les lignes secondaires, 137.4 millions de dollars, services-voyageurs, 82 millions de dollars, j'ai indiqué à cet égard qu'il pourrait y avoir des changements si Via Rail ne voit pas le jour aussi rapidement que prévu. L'aide au tarif de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 19.7 millions de dollars, soit un total de 239.1 millions de dollars.

Mr. Murta: Comment ces chiffres se comparent-ils à ceux de 1977-1978?

Le président: A l'ordre, monsieur Murta. Vous avez une question complémentaire?

Mr. Murta: J'aimerais avoir la comparaison avec 1977-1978 pour ce qui est des subventions aux lignes secondaires.

Mr. Benson: Il s'agit de \$100,900,000. En ce qui concerne le service voyageurs, la comparaison est difficile; en effet l'année passé il s'agissait de 219 millions de dollars alors que cette année, il s'agit de 18 millions de dollars pour le tarif de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, pour 1977-1978, le budget était de 17.9 millions de dollars ce qui représente au total \$338,400,000. Il y a eu une augmentation dans les versements de subventions aux voies secondaires, augmentation de coûts.

Le président: Monsieur McIsaac.

Mr. McIsaac: Merci, monsieur le président. Peut-être pourrais-je revenir pendant un instant à une question que j'ai posée précédemment en ce qui concerne la liste. Comme je l'ai dit, la Commission nous fournit beaucoup de documents très valables, mais j'aimerais savoir s'il serait possible de façon régulière, soit trimestriellement par exemple, d'avoir un bref résumé d'une page ou deux expliquant les travaux qui ont été faits au cours de ces périodes et les travaux prévus? Je pense tout particulièrement à la période au cours de laquelle ce grand nombre de voies seront désaffectées, ce qui est un grand sujet de préoccupation pour tout le monde.

Mr. Benson: Nous pourrions sans doute vous fournir ces renseignements et je vais y veiller. Quant aux prévisions, c'est un peu plus difficile de vous donner des renseignements à ce sujet car souvent nous ne savons pas combien de temps il nous faudra pour étudier la question d'une voie secondaire en particulier.

Mr. McIsaac: Évidemment. Je me rends compte, comme d'ailleurs sans doute les membres de l'opposition, que le nombre de voies est assez imposant, que l'on vous pose des questions à ce sujet un peu partout dans les Prairies et qu'il est peut-être un peu difficile de nous en faire part.

Mr. Benson: Oui. Nous vous donnerons la liste des voies qui ont été désaffectées jusqu'à présent, ce que je vous ai d'ailleurs déjà promis. Quant au calendrier au sujet des voies dont la désaffectation immédiate a été recommandée, nous espérons pouvoir nous en tenir aux recommandations de la Commission Hall.

Mr. McIsaac: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur McIsaac. Monsieur Béchard.

[Text]

M. Bécharde: Merci, monsieur le président. Ma question n'est pas longue.

Depuis 1968, comme vous le savez, on essaie d'obtenir des améliorations à l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine—je comprends que ce n'est pas la problème de la Commission canadienne des transports—dans le but d'assurer un meilleur service, puis un service qui donnerait plus de sécurité. Il faudrait procéder à la refaçon des pistes, installer des instruments et construire un aéroport.

Il y a quelques années, Air-Gaspé qui desservait le côté québécois des Îles-de-la-Madeleine a été remplacé par Québecair, qui fait le service des Îles-de-la-Madeleine jusqu'à Montréal, en passant par Gaspé, Mont-Joli et Québec. Maintenant, la question des améliorations à l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine est retardée spécialement par Québecair qui dessert Gaspé et qui veut obtenir les mêmes améliorations à Gaspé afin d'utiliser un avion plus gros, par exemple le BAC 111.

• 1120

Monsieur le président, est-ce que M. Benson ou quelqu'un d'autre ici présent pourrait me dire si Québecair a fait une requête à la Commission canadienne des transports pour établir un service régulier par réaction entre les Îles-de-la-Madeleine et Montréal?

Mr. Benson: Not to my knowledge. I will check it. I do not recall any such application but I will check it out for you.

M. Bécharde: En même temps, pourriez-vous vérifier si EPA a déposé une requête dans le même sens?

Mr. Benson: Yes, of course I will. And I will be in touch with you directly, unless the members want me to send the information to the Committee.

Mr. Bécharde: All right. Thank you very much.

Le président: Merci, monsieur Bécharde. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Yes, Mr. Chairman.

I would like to put some questions to the President and I do not expect answers, but perhaps he could reply, or Mr. Hanley could reply in writing.

Arising out of the order R-25512, which outlines the rate for rapeseed oil to Vancouver, I would like him to explain why bulk oil in 72-ton tank cars from Lloydminster to Vancouver for loading in a bulk state commands a freight of 91 cents per hundredweight, and if this same oil is loaded on board ship in barrels the rate is \$1.02. There is some suggestion that there is additional cost. I do not want the answer now.

Mr. Benson: We will provide this information.

Mr. Mazankowski: Yes.

Second, in that same order, 72-ton tank cars moving out of Lloydminster and Saskatoon have the same rate. Now there is a considerable distance involved there and yet those rates are the same, and I would like an explanation on that.

[Translation]

Mr. Bécharde: Thank you, Mr. Chairman. My question is not very long.

Since 1968 as you are aware we are trying to improve the airport facilities at Magdalen Islands in order to get a better and safer service. I realize this is not the problem of the Canadian Transport Commission. The runways should be repaired, new equipment should be installed and a new airport should be built.

A few years ago, Air Gaspé served the Quebec side of the Magdalen Islands and now Québecair flies between the Magdalen Islands and Montreal through Gaspé, Mont-Joli and Quebec City. Improvements to the Magdalen Islands Airport are being held up by Québecair, which services Gaspé and wants the same improvements to be made in Gaspé so it can use larger aircraft, for example the BAC-111.

Mr. Chairman, could Mr. Benson or someone else tell me whether Québecair has applied to the Canadian Transport Commission for a regular jet service between the Magdalen Islands and Montreal?

M. Benson: Pas à ma connaissance. Je vais vérifier. Je ne me souviens pas d'avoir vu une telle demande, mais je vais vérifier.

Mr. Bécharde: Could you also check to see whether EPA has filed a similar application?

M. Benson: Oui, bien sûr. Je vous ferai parvenir les renseignements, à moins que les députés ne veuillent que je les dépose.

M. Bécharde: Très bien. Merci beaucoup.

The Chairman: Thank you, Mr. Bécharde. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Oui, monsieur le président.

Je ne m'attends pas à ce que le président réponde immédiatement à ma question, mais lui ou M. Hanley pourrait peut-être répondre par écrit.

J'aimerais savoir pourquoi, aux termes de l'ordonnance R-25512, qui établit les tarifs de transport du colza à destination de Vancouver, l'huile de colza transportée de Lloydminster à Vancouver par camion citerne de 72 tonnes et destinée au transport maritime en vrac, est frappée d'un tarif de 91c. par cent livres, tandis que la même quantité d'huile, prise à bord du navire en barils, est frappée d'un tarif de \$1.02. On prétend que les coûts sont plus élevés. Il n'est pas nécessaire de répondre tout de suite.

M. Benson: Nous vous ferons parvenir la réponse.

M. Mazankowski: Oui.

Deuxièmement, le même tarif s'applique aux wagons-citerne de 72 tonnes en provenance de Lloydminster et de Saskatoon. La distance est considérable, mais le tarif est le même. Pourriez-vous m'expliquer pourquoi?

[Texte]

The 75-ton tank car rate from Saskatoon to Vancouver is one cent per hundredweight cheaper than the movement from Lloydminster. That again, to me, is an anomaly.

Now the tariffs provide for 150,000-pound tank car rate when the bulk oil is exported in barrels. Here too there is a bit of discrimination in that United Oil Seed Products Limited, for example, in Lloydminster are loading 150,000-pound tank cars, yet their rate is based on 144,000-pounds. That results in quite a difference in the per hundredweight weight difference—a difference of between 91 cents versus 87 cents. If they were provided the 150,000-pound rate, the rate per hundred pounds would be four cents less. I would like an explanation on that.

In your annual report, you indicate that there are two studies now being undertaken. The long- and short-haul study and the class-rate grouping study. What is the status of those two studies? Are they available now, or, if not, when will they be available and will these reports be made public? I understand that Transport Canada has asked you to undertake these studies.

Mr. Benson: I will ask Mr. Hanley to answer.

But first of all I would like to deal with the little tricky questions you had at the beginning regarding the rates on rapeseed. I will provide you with all the information I can, subject to the condition that it is not an appeal from a decision of the Supreme Court of Canada. The decision has been made by the Commission, the Royal Transport Committee, on direction of the Cabinet. It was upheld by the Federal Court, and leave to appeal was not granted to the Supreme Court of Canada. But I will provide you with all the information I have, subject to its not being an appeal from the Supreme Court of Canada.

Mr. Mazankowski: No. I do not think that is right. I am just looking for an explanation.

Mr. Benson: I will give you all the information I can provide you with without getting myself back into court.

• 1125

Mr. Mazankowski: I appreciate that. I am merely looking for an explanation to the anomalies which you and your rate structure try to avoid. That is all.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: No, I am not finished yet.

Mr. Benson: Well, Mr. Hanley is going to speak with respect to the two studies.

The Chairman: If I just might interject, if the Committee will permit me, for your information, I thought it might be a good time to mention that on Monday, June 5, there will be the St. Lawrence Seaway Authority. It was mentioned that on Tuesday we would have a meeting but the meeting will not be on Tuesday. It will be on Wednesday, and it will be with the Post Office.

[Traduction]

Le tarif qui s'applique aux wagons-citernes de 75 tonnes voyageant de Saskatoon à Vancouver est moins élevé d'un cent par cent livres que le tarif s'appliquant aux wagons partant de Lloydminster. A mon avis, ce n'est pas normal.

Lorsque l'huile transportée en vrac est exportée en barils, c'est le tarif des wagons-citernes de 150,000 livres qui s'applique. C'est un peu discriminatoire, car la United Oil Seed Products Limited, par exemple, se sert à Lloydminster de wagons-citernes de 150,00 livres, tandis que leur tarif est celui qui s'applique aux wagons de 144,000 livres. Il en résulte une différence significative entre les prix par cent livres: la différence entre 91c. et 87c. Le tarif des 150,000 livres devait s'appliquer, le tarif par cent livres est moins élevé de 4c. J'aimerais que vous me donniez des explications.

Dans votre rapport annuel, vous dites avoir entrepris deux études. Il s'agit de l'étude des longs et courts trajets et de l'étude du regroupement par catégorie. Où ces deux études sont-elles rendues? Sont-elles publiées? Sinon, quand seront-elles rendues publiques? Si je comprends bien, c'est le ministère des Transports qui vous a demandé de les entreprendre.

M. Benson: Je vais demander à M. Hanley de vous répondre.

Mais j'aimerais d'abord répondre à vos questions sur le transport du colza. Je vais vous donner tous les renseignements dont je dispose à condition que la question ne fasse pas l'objet d'un appel devant la Cour suprême du Canada. Le jugement a été rendu par la Commission royale d'enquête sur les transports, sous la direction du cabinet. Il a été entériné par la cour fédérale, sans droit d'interjeter appel devant la Cour suprême du Canada. Mais je vais vous donner tous les renseignements dont je dispose, à condition que le jugement ne fasse pas l'objet d'un appel devant la Cour suprême.

M. Mazankowski: Non. Ce n'est pas cela que je demandais. Tout ce que je veux, c'est une explication.

M. Benson: Je vous donnerai tous les renseignements que je peux sans me retrouver devant le tribunal.

M. Mazankowski: Je m'en rends compte. J'essaie simplement d'avoir une explication des anomalies que la structure tarifaire est censée rectifier. C'est tout.

Le président: Je vous remercie, monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je n'ai pas terminé encore.

M. Benson: M. Hanley va vous parler des deux études.

Le président: Si vous me permettez d'intervenir, si le Comité me le permet, il serait peut-être bon de mentionner que le lundi 5 juin nous aurons comme témoins les représentants de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent. On a dit que nous aurions une réunion mardi, nous aurons la réunion, mais elle n'aura pas lieu mardi mais bien mercredi et nous entendrons les représentants du ministère des Postes.

[Text]

I have one other questioner, which is Mr. McCain, and we have to leave at 11.30 a.m., so I would ask the honourable member to be as brief as possible.

Mr. Benson: Let us deal with the studies for now.

Mr. Mazankowski: Well, okay. Can I just bootleg another question which Mr. Hanley might be able to respond to in his same answer? Give the fact that one of the Hall recommendations was to extend the benefit of the Crow rate to products of grain, I have asked the Minister whether any studies had been undertaken in this regard and he indicated that there were not, notwithstanding the fact there have been some figures thrown about as to what that would cost. I am wondering if the Canadian Transport Commission has undertaken a study into the implications and indeed the impact, financially or otherwise, of that particular recommendation, and if they have not, is it under active consideration or is there any intention on the part of the CTC to engage in a further elaboration on that very important principle?

Mr. Hanley: At the moment, no. We have not been asked by anybody to make such a study.

Mr. Mazankowski: You do not initiate something like that on your own. Is that right?

Mr. Hanley: The difficulty, Mr. Mazankowski, is that there are a number of views as to what is embraced by the word "products", and you have a difficulty right there. If somebody defined what is meant by "products", that would make it a lot easier.

Mr. Mazankowski: That is why we need Mr. Justice Hall before this Committee, to clarify a very important point like that, notwithstanding the objection of my good friend—and I say that very meaningfully—my good friend Mr. McIsaac.

Mr. Hanley: You asked about the other studies. These are the studies that were undertaken for the Ministry of Transport, at their request. We provided them to them, and I think that the simple answer to your question is to ask the Ministry whether they wish to make them available.

Mr. Mazankowski: They are completed?

Mr. Hanley: They are completed.

Mr. Mazankowski: Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. McCain, a brief question.

Mr. McCain: Mr. Chairman, there are two questions I would like to ask now. I will be as brief as I possibly can. Does the Canadian Transport Commission or any other agency of Transport, to your knowledge, take a look at the airlines' schedules to determine whether or not they are practical for the consumer, the carrier or for anybody else? For instance, you have two planes leaving Ottawa now within five minutes of one another, one Air Canada, one Nordair, for Montreal and then a gap of I think two hours before the next plane leaves Ottawa for Montreal. It is asinine, sir, at best.

Mr. Benson: Yes. We look at it that airlines who are competing on a particular route tend to sneak up on each other, and they tend to want to serve the best time together, to get the passengers from one another. And we look at it and we

[Translation]

J'ai encore le nom de M. McCain sur ma liste et nous devrions terminer à 11 h 30. Je prie par conséquent les membres de bien vouloir être aussi brefs que possible.

M. Benson: Parlons toujours des études.

M. Mazankowski: Peut-être pourrais-je également poser une question à laquelle M. Hanley pourrait répondre en même temps? Étant donné qu'une des recommandations du rapport Hall était d'étendre les avantages du Tarif du Nid-de-Corbeau aux produits du grain, j'ai demandé au ministre si des études avaient été entreprises à cet égard et il m'a indiqué que non, bien que l'on ait donné des chiffres au sujet des coûts impliqués. J'aimerais savoir si la Commission canadienne des transports a entrepris une étude au sujet des répercussions financières et autres de cette recommandation. Si la société n'en a pas entrepris, en étudie-t-elle activement la possibilité ou en envisage-t-elle la possibilité pour plus tard?

M. Hanley: Pas pour le moment, personne ne nous a demandé de faire une telle étude.

M. Mazankowski: Et vous n'en prenez pas l'initiative, n'est-ce pas?

M. Hanley: La difficulté, monsieur Mazankowski, porte sur la définition du terme « produits ». Si ce terme était défini, cela nous rendrait la tâche beaucoup plus facile.

M. Mazankowski: C'est la raison pour laquelle le juge Hall devrait venir témoigner devant le Comité afin de clarifier un point aussi important que celui-là, quoi qu'en dise mon bon ami M. McIsaac, qui est véritablement un bon ami.

M. Hanley: Vous avez posé des questions au sujet des autres études. Il s'agit des études entreprises pour le ministère des Transports et à sa demande. Nous les lui avons fournies et je crois que vous pourriez demander au ministère lui-même s'il a l'intention de les publier.

M. Mazankowski: Sont-elles terminées?

M. Hanley: Oui.

M. Mazankowski: Merci.

Le président: Merci. Monsieur McCain, une brève question.

M. McCain: Monsieur le président, je vais poser deux questions. Je serai aussi bref que possible. La Commission canadienne des Transports ou tout autre organisme du ministère des Transports étudie-t-il à votre connaissance les horaires des lignes aériennes afin de déterminer si elles répondent aux besoins des voyageurs et des transporteurs? Ainsi, deux avions quittent Ottawa à cinq minutes d'intervalle, un d'Air Canada l'autre de Nordair pour Montréal, après quoi il faut attendre deux heures pour le prochain vol vers Montréal. C'est ridicule, pour ne pas dire pire.

M. Benson: Oui. Nous avons constaté que les lignes aériennes qui se font concurrence sur une ligne en particulier ont tendance à voler aux mêmes heures et à s'arracher les passagers. Nous le leur faisons remarquer, nous essayons de les

[Texte]

talk to them and try to get them as rational as possible, but it is sometimes very difficult.

Mr. McCain: Well, Mr. Chairman, I think the public should be the party concerned as much as the airlines. It is not very convenient to arrive by a regional carrier from the Maritime provinces in Montreal and find that we have two hours and 45 minutes to wait to catch the next Air Canada connection to Ottawa. That is not a very serious adjustment to make and it would mean a major convenience to the people. Do you have the authority to say, "Do not ever do it again"?

It is hurting the regional carriers.

Mr. Benson: There is a problem here, if you are talking about the Nordair flight to Montreal. It is tied into a schedule which starts and finishes in Val d'Or, I guess, and probably through the southern schedule down through Toronto in the other case. So they might not be able to adjust. We cannot really say what time people fly if we grant them a route.

Mr. McCain: Excuse me. My time is so short, sir.

• 1130

Mr. Benson: We have an influence and we try to and if you have complaints . . .

Mr. McCain: If you do not have the authority you do try to exert influence.

Mr. Benson: That is right. And if you get in touch with me about specific problems, I will have a look at them.

Mr. McCain: I cannot believe a 15-minute change by boat to make those two flights from the Maritimes connect with Air Canada is going to break either one of them and I think the regional would probably be very happy to make it.

Mr. Benson: Well, I would be glad to . . .

Mr. McCain: One last question. Does a carrier have a liability for the cargo which he carries on land or sea and do you have anything to do with it? And if you do, why do you not impose liability on CN Marine in its ferry service as it exists in Canada because it does not have a liability at the moment?

Mr. Benson: You see, I . . .

Mr. McCain: Without suing the Crown.

Mr. Benson: This is a very complicated question you ask. There is the matter of the airlines which is the Warsaw Convention, as I recall, which governs the liability.

The other problem with regard to marine, I just do not know the answer at this point. I will find it for you and I will send it to you.

Mr. McCain: Well, all right. The answer that we got in this Committee some time ago and it has not been corrected in spite of the multitude of representations and pleas, was that CN carries \$500,000 deductible insurance on its marine structure but the only way that a person who loses materials that they do not want to pay for immediately is by suing the Crown.

[Traduction]

convaincre d'agir avec un peu plus de logique, ce qui est parfois très difficile.

M. McCain: Je crois que le public est en cause ici, pas seulement les lignes aériennes. Il n'est pas très pratique d'arriver des Maritimes par transporteur régional à Montréal pour devoir attendre deux heures et 45 minutes la liaison d'Air Canada avec Ottawa. Il ne faudrait quand même pas changer grand-chose pour rectifier la situation et j'aimerais savoir s'il serait possible que la société mette ces lignes au pas.

Car enfin cette situation est au détriment des transporteurs régionaux.

M. Benson: Il y a un problème si l'on parle du vol Nordair pour Montréal; ce vol fait la correspondance pour Val d'Or et Toronto vers le Sud et ce n'est peut-être pas facile de changer cela. Nous ne pouvons vraiment pas imposer d'horaire aux lignes aériennes quand nous leur accordons une ligne.

M. McCain: Excusez-moi, mais je ne dispose que de peu de temps.

M. Benson: Nous avons de l'influence, que nous essayons d'exercer et si vous avez des plaintes à formuler . . .

M. McCain: Vous n'avez pas l'autorité nécessaire mais vous avez une certaine influence.

M. Benson: Oui. Et si vous voulez me parler de certains problèmes précis, je pourrais les étudier.

M. McCain: Je crois que si on rajustait les horaires de ces deux compagnies pour permettre la correspondance, cela ne nuirait ni à l'une ni à l'autre.

M. Benson: Je serais heureux de . . .

M. McCain: Une dernière question. Les transporteurs sont-ils responsables de la cargaison transportée par terre ou par mer et la CTC s'occupait de ces questions? Si vous vous en occupez, pourquoi n'imposez-vous pas de responsabilité au CN Transport Maritime dans son service de traversée, responsabilité qui n'existe pas à l'heure actuelle?

M. Benson: Vous voyez, . . .

M. McCain: Au lieu de devoir poursuivre la Couronne.

M. Benson: C'est une question fort complexe que vous posez là. Dans le cas des lignes de navigation aérienne, c'est la convention de Varsovie, si je me souviens bien, qui fait autorité en matière de responsabilité.

En ce qui concerne le transport maritime, je n'en connais pas la réponse à l'heure actuelle, je pourrais la trouver et vous la faire parvenir.

M. McCain: Très bien. La réponse que nous avons reçue au comité, il y a quelque temps, et qui n'a d'ailleurs pas subi de changement malgré les plaintes et les nombreuses demandes, était que le CN possède une assurance avec franchise de \$500,000 pour ses installations maritimes mais que la seule façon pour les particuliers de se faire rembourser pour les études personnelles, est d'intenter des poursuites à la Couronne.

[Text]

If that be the case, as we were told in this Committee that it was on an earlier occasion, and if it still retains, the people that had property on the *Carson* are in a hell of a mess, are they not, at best? And any other CN Marine which sinks is equally bad.

It is also my understanding that—if you could get the information I would appreciate it—of truck structure which uses the CN Marine anywhere as a carrier over water cannot buy marine insurance at any reasonable rate whatsoever for their own protection.

Mr. Benson: These are technical questions which I will have to take as notice.

Mr. McCain: But they are important.

Mr. Benson: Yes. And I will undertake to get an answer to you. With respect to our authority in that regard, we do not have authority over the CN ferry service which as you know is run on behalf of the Government of Canada by CNR.

Mr. McCain: Whatever information you get for one member, would you send it to all of us, please? Is that too much of a . . .

Mr. Benson: No, I would be very pleased to. I will send it to all members of the Committee.

Mr. McCain: Thank you very much, sir.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, just on a very short . . .

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: I think Mr. Benson promised to give me a report at the next sitting or perhaps he wishes to do it later in the form of a written summary. He was to look into the state of the declining grain-car fleet and the role that the CTC would play; he was going to bring back a full and comprehensive report. If he does not have it ready, that is fine, he can communicate with me directly in writing but I would still like to have it.

Mr. Benson: I can give you a brief comment and then I will be in touch with you. The CN and CP have a large number of cars in bad order awaiting repairs. The situation was . . .

Mr. Mazankowski: How many?

Mr. Benson: I do not have the exact number here. The situation was further aggravated by an unprecedented number of Canadian-owned cars on American lines. For example, on April 1, CN had approximately 23,000 cars in the United States compared to normally 13,000 cars. This unbalance is largely due to a heavy flow of traffic from Canada to the U.S. These cars are then retained by the U.S. to handle traffic on U.S. roads, as you know, this is a problem we talked about before. And every now and again . . .

Mr. Mazankowski: So they are sort of serving as a warehousing facility as well?

Mr. Benson: Oh, no, they get free use of cars if they get the things, you know.

[Translation]

Si tel est le cas, comme on nous l'a dit antérieurement au comité, si ces dispositions n'ont pas changé, les personnes qui avaient des biens sur le *Carson* sont dans une situation intenable, n'est-ce pas, et toute autre embarcation du CN qui fait naufrage, serait dans la même situation, n'est-ce pas?

En ce qui concerne les camions qui se servent des embarcations du CN comme transporteurs, il semblerait qu'ils ne peuvent également acheter de l'assurance à un prix raisonnable. Pourriez-vous vérifier cette information?

M. Benson: Il s'agit d'une question d'ordre technique et pour laquelle je pourrai vous fournir des renseignements plus tard.

Mr. McCain: Et il s'agit de questions importantes.

M. Benson: Oui, et je vous promets de vous donner une réponse. En ce qui concerne notre juridiction en la matière, le service de traversée du CN est exploité au nom du gouvernement du Canada par le CNR, et nous n'avons par conséquent, rien à voir dans cette exploitation.

Mr. McCain: Pourriez-vous transmettre tous les renseignements que vous aurez à tous les membres du comité?

M. Benson: Bien volontiers.

Mr. McCain: Merci.

Le président: Merci, monsieur McCain.

M. Mazankowski: Monsieur le président, très brièvement . . .

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Je crois que M. Benson a promis de me présenter un rapport pour la prochaine séance ou peut-être plus tard. La question portait sur le nombre décroissant de wagons pour le transport du grain et le rôle de la CCT en la matière. M. Benson a promis de nous donner un rapport complet sur la question. S'il ne l'a pas encore, il pourrait me le faire savoir, mais j'aimerais être en possession de ce rapport.

M. Benson: Je vais vous en dire quelques mots et communiquer avec vous par la suite. Le CN et le CP ont un grand nombre de wagons qui doivent être réparés. La situation était . . .

M. Mazankowski: Combien de wagons?

M. Benson: Je n'ai pas le nombre exact en tête. La situation s'est encore empirée du fait qu'un nombre exceptionnel de wagons canadiens se trouvent sur les voies américaines. Par exemple, le 1^{er} avril, le CN avait environ 23,000 wagons aux États-Unis par rapport à 13,000 en temps normal. Ce déséquilibre est causé en grande partie par une augmentation de nos exportations vers les États-Unis. Ces wagons sont gardés aux États-Unis, servent au transport de produits américains, problème dont on a déjà parlé. De temps en temps . . .

M. Mazankowski: Ainsi donc, ces wagons servent plus ou moins d'entrepôts n'est-ce pas?

M. Benson: Non, mais les États-Unis peuvent utiliser librement les wagons lorsqu'ils les ont déchargés.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Have we not got any control over that?

Mr. Benson: Every time it comes up and you get a serious situation then the CN starts getting tough on their customers and try to get the things back faster.

Mr. Mazankowski: But surely in the North American Association of Railroads is there not some kind of understanding . . .

Mr. Benson: Well, they are trying . . .

Mr. Mazankowski: Surely there has got to be some . . .

Mr. Benson: Well, there is an understanding, but like a great many understandings, people try to cheat.

Mr. Mazankowski: What do we have to enforce that? What vehicle or what institution do we have to enforce to protect our own rolling stocks? Surely there has to be some better method than just by the grace of God.

Mr. Benson: Well, representations go through External Affairs to the United States to force it back.

Mr. Mazankowski: Oh! my God! You mean, we . . .

Mr. Benson: It is a normal operation whereby we have better cars than the Americans have generally and if an American railway gets a hold of one of our cars they use it until CN or somebody gets angry and we get it back again.

Mr. McCain: They use it on a per diem charge basis.

Mr. Mazankowski: You know, I am really sorry, Mr. Chairman; this is a very, very important area and I know that we are abusing the privileges of the Committee to some extent, but I just . . .

Mr. Benson: I will get you a more detailed answer, Mr. Mazankowski. But it has been going on for a long time and it is not entirely to our disadvantage, because we are getting the freight out of the country and we are shipping things out. But when they keep the cars, as some American railways do, and use them on their own lines down there instead of shipping them back to Canada, of course it is costly to the Canadian railroads and to the Canadian public. But it has been a long-term problem. You and I have discussed this at length before and we have done things before through government-to-government operations to try to force people to live up to their obligations.

• 1135

Mr. Mazankowski: I am surprised that with your dynamism you have not come up with a formula.

Mr. Benson: I can stop the car from going out of Canada, but I do not want to do that because we want to ship the goods down to the United States.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski, and thank you, Mr. Benson and your officials, for appearing before us today.

We will stand Votes 80 and 85.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

M. Mazankowski: Et nous n'y pouvons rien faire?

M. Benson: Chaque fois que la situation s'aggrave, le CN serre la vis à ses clients afin de récupérer les wagons plus rapidement.

M. Mazankowski: N'y a-t-il aucune entente avec l'association américaine des chemins de fer?

M. Benson: On essaie . . .

M. Mazankowski: Je suppose quand même qu'il doit y avoir . . .

M. Benson: Il existe une entente, mais, comme c'est souvent le cas, tout le monde essaye de tricher.

M. Mazankowski: Quel recours avons-nous pour protéger notre matériel roulant? Je suppose qu'il doit quand même exister un moyen et que l'on ne doit pas uniquement avoir recours à la bonne volonté.

M. Benson: Le ministère des Affaires extérieures du Canada présente des plaintes aux États-Unis afin de récupérer les wagons.

M. Mazankowski: Juste ciel, vous voulez dire que . . .

M. Benson: Nous avons de meilleurs wagons que les Américains et quand ils peuvent mettre la main sur les nôtres, ils s'en servent jusqu'à ce que le CN ou quelque autre autorité se fâche afin de récupérer les wagons.

M. McCain: Et les Américains nous versent un per diem.

M. Mazankowski: Je m'excuse, monsieur le président, mais il s'agit là d'une question d'une extrême importance. Je sais que nous abusons de notre privilège mais je voulais seulement . . .

M. Benson: Je vais vous donner une réponse plus détaillée, monsieur Mazankowski. Mais cela dure depuis longtemps et ce n'est pas seulement à notre désavantage car nous exportons par la même occasion. Cependant, lorsque les Américains gardent les wagons, comme certaines sociétés de chemin de fer américaines le font, les utilisent sur leurs lignes au lieu de nous les envoyer, c'est coûteux pour les chemins de fer canadiens et pour le public. Il s'agit d'un problème qui dure depuis longtemps. Nous en avons déjà discuté en long et en large précédemment et nous avons essayé de régler le problème au niveau des deux gouvernements.

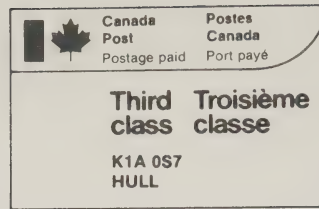
M. Mazankowski: Je m'étonne qu'avec votre dynamisme vous n'avez pas encore conçu une formule permettant de régler la situation.

M. Benson: Je pourrais empêcher les wagons de sortir du Canada, ce que je ne voudrais pas faire cependant, car cela nuirait à nos exportations.

Le président: Merci monsieur Mazankowski, merci monsieur Benson et merci également aux hauts fonctionnaires qui ont comparu devant nous aujourd'hui.

Nous réservons les crédits 80 et 85.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESSES—TÉMOINS

From the Canadian Transport Commission:

The Honourable E. J. Benson, President;

Mr. J. W. Green, Executive Director, Air Transport Committee;

Mr. J. Hanley, Executive Director, Traffic and Tariffs Branch.

De la Commission canadienne des transports:

L'honorable E. J. Benson, président;

M. J. W. Green, directeur exécutif, Comité des transports aérien;

M. J. Hanley, directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 33

Wednesday, June 7, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 33

Le mercredi 7 juin 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1978-79 under POST OFFICE

CONCERNANT:

Budget principal 1978-1979 sous la rubrique
POSTES

APPEARING:

The Honourable J. Gilles Lamontagne,
Postmaster General

COMPARAÎT:

L'honorable J. Gilles Lamontagne,
Ministre des Postes

WITNESS:

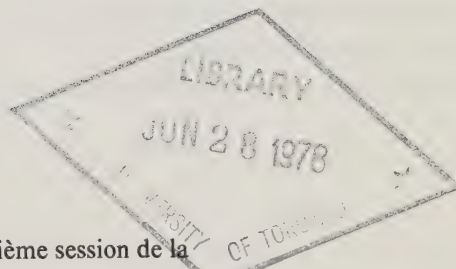
(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978



STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Béchar	Dinsdale
Brisco	Dionne (<i>Kamouraska</i>)
Bussi	Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)
Condon	Flynn
Darling	Fraser

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

Halliday	McRae
Lapointe	Rodriguez
Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	Roy (<i>Laval</i>)
McCain	Scott—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Friday, June 2, 1978:

Mr. Benjamin replaced Mr. Nystrom.

On Monday, June 5, 1978:

Mr. Crosbie replaced Mr. Oberle.

On Tuesday, June 6, 1978:

Mr. Dinsdale replaced Mr. Murta;
Mr. Darling replaced Mr. Mazankowski;
Mr. Brisco replaced Mr. Forrestall;
Mr. Scott replaced Mr. Neil;
Mr. Fraser replaced Mr. Cadieu;
Mr. Halliday replaced Mr. Crosbie;
Mr. McCain replaced Mr. Towers.

On Wednesday, June 7, 1978:

Mr. Rodriguez replaced Mr. Benjamin;
Mr. Loiselle (*Saint-Henri*) replaced Mr. McIsaac;
Mr. Lapointe replaced Mr. Caron;
Mr. McRae replaced Mr. Baker (*Gander-Twilligate*).

Conformément à l'article 65(4)b du Règlement

Le vendredi 2 juin 1978:

M. Benjamin remplace M. Nystrom.

Le lundi 5 juin 1978:

M. Crosbie remplace M. Oberle.

Le mardi 6 juin 1978:

M. Dinsdale remplace M. Murta;
M. Darling remplace M. Mazankowski;
M. Brisco remplace M. Forrestall;
M. Scott remplace M. Neil;
M. Fraser remplace M. Cadieu;
M. Halliday remplace M. Crosbie;
M. McCain remplace M. Towers.

Le mercredi 7 juin 1978:

M. Rodriguez remplace M. Benjamin;
M. Loiselle (*Saint-Henri*) remplace M. McIsaac;
M. Lapointe remplace M. Caron;
M. McRae remplace M. Baker (*Gander-Twilligate*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 7, 1978

(35)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:35 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Béchard, Brisco, Bussièrès, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Darling, Dinsdale, Flynn, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, McRae, Rodriguez, Roy (*Laval*) and Scott.

Other Members present: Messrs. Alexander, Hargrave, Kaplan and Towers.

Appearing: The Honourable J. Gilles Lamontagne, Postmaster General.

Witness: Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General, Post Office Department.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, March 1, 1978, relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979. (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Wednesday, March 15, 1978.*)

The Chairman called Votes 1 and 5 under Post Office.

The Minister made an opening statement and with the witness answered questions.

At 5:00 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 7 JUIN 1978

(35)

[Traduction]

Le comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 35 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Béchard, Brisco, Bussièrès, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Collenette, Condon, Darling, Dinsdale, Flynn, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, McRae, Rodriguez, Roy (*Laval*) et Scott.

Autres députés présents: MM. Alexander, Hargrave, Kaplan et Towers.

Comparait: L'honorable J. Gilles Lamontagne, ministre des Postes.

Témoin: M. J. C. Corkery, sous-ministre des postes, ministère des Postes.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 1^{er} mars 1978 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. (*Voir procès-verbal et témoignages du mercredi 15 mars 1978.*)

Le président met en délibération les crédits 1 et 5, sous la rubrique Postes.

Le ministre fait une déclaration préliminaire puis, avec le témoin, répond aux questions.

A 17 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, June 7, 1978

• 1536

[Text]

The Chairman: Order, please. We do have a quorum to hear evidence. We will commence consideration of the Post Office estimates for the fiscal year ending March 31, 1979. I will call Votes 1 and 5 on page 19-2 of the Blue Book, dealing with the Post Office.

POST OFFICE

General Summary

Budgetary

Vote 1—Post Office—Operating expenditures, contributions and authority to spend revenue received during the year—\$1,181,680,000.

Vote 5—Post Office—Capital expenditures—\$23,602,000.

The Chairman: We have the pleasure of having with us this afternoon the Honourable Gilles Lamontagne, Postmaster General. The Minister has indicated that he has opening comments for the members, and I would also ask him to introduce those officials that are with him this afternoon if he cares to do so. Mr. Minister.

L'hon. J. Gilles Lamontagne (ministre des Postes): Monsieur le président, merci beaucoup. Il me fait plaisir d'être ici cet après-midi pour présenter les prévisions budgétaires du ministère des Postes.

Avant de faire les commentaires d'usage au début de la réunion, vous me permettrez de vous présenter les assistants qui sont ici pour nous aider et vous donner plus d'informations que probablement je ne pourrais vous en donner.

Voici à ma droite, M. J. C. Corkery, sous-ministre des Postes; M. John Paré, sous-ministre adjoint des Postes (Personnel); vous avez également M. Jack Prescott, sous-ministre adjoint des Postes (Opérations); M. Bob Rapley, sous-ministre adjoint des Postes (Affaires collectives); M. Larry Sperling, sous-ministre adjoint des Postes (Commercialisation); M. John Uberig, sous-ministre adjoint des Postes (Finances et Administration); M. D. G. Bullock, conseiller, sous-directeur des Affaires postales internationales; M. Karl Mezger, gestionnaire, Service de l'information extérieure; M. Larry Reid, directeur district de la Nouvelle-Écosse, région postale de l'Atlantique, Halifax, et mes assistants MM. Newman Perrin et Despins.

Monsieur le président, ces personnes sont à la disposition des membres du Comité; éventuellement, je leur demanderai de répondre aux questions. Auparavant, j'aimerais faire quelques commentaires.

Encore une fois, je suis très heureux de me trouver devant vous.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 7 juin 1978

[Translation]

Le président: La séance est ouverte. Comme nous avons réuni le quorum pour entendre les témoignages, nous allons entamer l'étude du budget du ministère des Postes pour l'exercice fiscal se terminant le 31 mars 1979. Les crédits 1 et 15, qui figurent à la page 19-3 du Livre bleu et qui ont trait au ministère des Postes, sont maintenant mis en délibération.

POSTES

Sommaire général

Budgétaire

Crédit 1^{er}—Postes—Dépenses de fonctionnement, contributions et autorisation de dépenser les recettes de l'année—\$1,181,680,000.

Crédit 5—Postes—Dépenses en capital—\$23,602,000.

Le président: Nous avons le plaisir de recevoir parmi nous cet après-midi l'honorable Gilles Lamontagne, ministre des Postes. Le ministre m'a indiqué qu'il avait une déclaration d'ouvertures à faire, mais je lui demanderai auparavant de nous présenter ceux de ses collaborateurs qui sont ici aujourd'hui. Monsieur le ministre, vous avez la parole.

The Hon. J. Gilles Lamontagne (Postmaster General): Mr. Chairman, I thank you very much. I am very pleased to be here this afternoon to submit to you the Estimates of the Post Office Department.

Before starting with the opening statement, let me introduce to you the officials that are here to help us and probably to give you more information than I could do.

On my right is Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General (Personnel); Mr. Jack Prescott, Assistant Deputy Postmaster General (Operations); Mr. Bob Rapley, Assistant Deputy Postmaster General (Co-operative Affairs); Mr. Larry Sperling, Assistant Deputy Postmaster General (Marketing); Mr. John Uberig, Assistant Deputy Postmaster General (Finance and Administration); Mr. D. G. Bullock, Counsel, Deputy Director, International Postal Affairs; Mr. Karl Mezger, Director, Public Affairs; Mr. Larry Reid, Director of the Nova Scotia district, Atlantic Postal Area, Halifax; and Messrs. Newman, Perrin and Despins, my assistants.

Mr. Chairman, these officials are at the disposal of the members of the Committee; I might ask them to answer to the questions. Before, I would like to make a few comments.

I want to reiterate the fact that I am very pleased to be before you this afternoon.

[Texte]

• 1540

However, let us make it clear right at the beginning that it is not the mandate of the Post Office to make a profit. Its mandate is to serve the people of Canada, and this it continues to do, to give a service to the best of its ability. But rising operations costs and uneasy labour-management relations are having adverse effects on service potential. The gap between revenue and expenses is stabilizing and higher postal rates and a more aggressive pursuit of profitable business, whether it be in the philatelic market or the mail movement areas, are having a significant impact on revenues.

What is really needed is a prolonged period of labour peace and dedication at all levels of the post office to the once proud ideals of service. Given these prerequisites, I am certain that not only could the post office recover all the business it has lost over the years but could attract the business of those who at present are looking to alternatives to Canada Post service.

Nous devons cependant traiter du présent et, pour des raisons qui échappent au contrôle des Postes, de leurs dirigeants et de leurs employés, les dépenses continuent d'excéder les recettes du ministère. Parmi ces facteurs, mentionnons l'inflation, le coût croissant du matériel et de la main-d'œuvre, le transport, la concurrence et les difficiles relations patronales-ouvrières.

Les coûts ont un taux de croissance plus élevé que celui des recettes. Cela a eu pour effet de nous donner un déficit de \$530 millions pour l'année 1977-1978. Le déficit prévu en 1978-1979 est de \$525 millions. Mais nous devons ajouter que la hausse des tarifs a aidé à réduire ainsi le déficit. Parce que les Postes ont toujours été et doivent continuer d'être un service public et l'instrument d'une politique de communication publique, il est essentiel qu'elles reçoivent des subventions du Trésor. Par contre, celles-ci doivent se limiter aux secteurs faisant partie de la politique du gouvernement. Les opérations habituelles du ministère dans la sphère commerciale doivent être rentables. Un de nos principaux problèmes a été de déterminer les secteurs pour lesquels il était justifiable de demander des subventions d'une part, et de réaliser des recettes suffisantes d'autre part.

Malgré cette situation financière plutôt difficile, je crois fermement que le ministère des Postes constitue une ressource nationale qui nous est tout aussi essentielle que nos réseaux de grandes routes et de transport national. On doit et on peut le préserver à un coût raisonnable.

Même si nous supposons que les Postes pourraient être remplacées, et je ne crois pas qu'elles le pourraient, il faudrait des sommes énormes, d'innombrables travailleurs et beaucoup de temps pour effectuer ce travail.

The Canada Post Office of today, with all its shortcomings, is a solidly entrenched organization. That is our strength. More than 8,500 post offices across the country, around 63,000 employees, make us the third largest institution in the country, beyond only Canadian Pacific, which is a conglomerate involving communications and transportation, and Bell

[Traduction]

Toutefois, nous devons établir au départ que les postes n'ont pas pour mandat de réaliser un profit. Plutôt, leur mandat est de servir le peuple canadien, et c'est ce que le ministère continue de faire, au meilleur de ses capacités. Malheureusement, la *hausse des coûts d'exploitation* et le *climat trouble des relations patronales-ouvrières* ont des répercussions défavorables sur les possibilités de service. L'écart entre les recettes et les dépenses se stabilise et, bien que les tarifs postaux majorés et les efforts redoublés pour attirer des marchés profitables, que ce soit dans le secteur philatélique ou dans celui de l'acheminement des envois, aient des résultats importants sur le plan des recettes.

Ce qu'il nous faut, c'est une période prolongée de paix ouvrière et une attitude de dévouement, chez tous les employés à tous les paliers de l'entreprise, vis-à-vis des idéaux de service dont nous étions jadis très fiers. Si nous réussissions à obtenir ces conditions favorables, je suis convaincu que nous pourrions non seulement récupérer les marches que nous avons perdus au cours des dernières années, mais aussi attirer les entreprises qui, actuellement, veulent avoir recours à des services autres que ceux des postes canadiennes.

But we're still dealing with the present and for reasons beyond the control of the post office, its management and work force, expenditures have continued to outstrip revenues. Inflation, rising material and labour costs, transport, competition, and the unsatisfactory labour-management relations, I've mentioned are some of the factors that have affected our balance sheet.

Rapidly rising costs have outstripped the growth in revenue. This has resulted in 1977-78 in a deficit of \$530 million. The predicted deficit for 1978-79 is estimated at 525 million but let's be honest the tariff increase contributed to the decrease in our present deficit. Because Canada post has been and must continue to be primarily a public service and an instrument of public communications policy, it still requires subsidization from the Treasury. But that subsidization must be limited to those identified areas of public policy. The normal, commercial operation of Canada post must be as much as possible on a cost recovery basis. Our difficulty has been identifying justifiable areas of subsidization on the one hand and generating sufficient revenues on the other.

But despite the somewhat difficult financial picture, it is my belief that the post office is a national resource that is every bit as essential to the country as our highways and national transportation systems and that it must and can be preserved at a reasonable cost.

Even assuming that the post office were replaceable, and I do not believe it is, it would take an enormous amount of financial as well as human resources over a very long period of time to do it.

Les postes canadiennes telles que nous les connaissons aujourd'hui et malgré tous leurs défauts, sont solidement enracinées. C'est ce qui fait leur force. Nous possédons plus de 8,500 bureaux de poste d'un bout à l'autre du pays, ainsi que 63,000 employés; nous nous classons donc au troisième rang d'importance parmi les grandes entreprises du pays; seuls le canadien

[Text]

Canada, which is a totally communication-oriented system. These are the only two organizations that eclipse us in the things that other organizations and businesses measure: assets, revenue and employees. Both are in the transportation end or in the communications area, so we are in good company.

The Canada Post Office is unique, combining as it does the commercial with the social, that intangible which is so much to the fore today, the unity of our country. There are those who point to our chief competition, the private carriers, as a viable alternative to the postal system. I do not think for a minute that any organization that has as its chief responsibility the creating of profits for private shareholders can take the place of the post office, which has responsibility to 23 million people to whom a truly national communications system is of vital necessity.

Remember one thing. The post office must provide a communications system for all Canadians, everywhere in Canada, whether it makes a profit or not. The carrier will not offer services in the main unless there is some equitable rate of return in the form of a percentage of profit decided upon in advance, and therefore there are gaps in their network that you could drive a mail truck through, but there are not any gaps in ours.

En outre, l'arrivée sur le marché de la transmission électronique des données nous pose un certain problème. Toutefois, sans m'étendre outre mesure sur ce sujet, je puis assurer les membres de ce comité que, selon des études, les Postes canadiennes ont une excellente occasion de pénétrer dans ces secteurs et d'y réaliser des profits.

• 1545

Cela comportera la transmission des données, la réalisation de transactions financières et autres au moyen d'équipements électroniques ultra-rapides: des ordinateurs, des transmetteurs de facsimilés, des téléphones reliés à des ordinateurs et à des systèmes de télévision, et ainsi de suite. But all of that is in the future. Today we are concerned with the 1978-79 financial picture, and here it is.

To meet our objective for 1978-79 we submit to you an amount of \$1,335,287,000 for budgetary expenditures, a figure which includes \$23.6 million for capital expenditures. During the next fiscal year the Department is expected to generate \$1 billion in revenues; of this amount the Post Office will be able to apply approximately \$176 million against expenses, the balance being credited to the Consolidated Revenue Fund.

Post Office costs, including capital in 1978-79 are expected to be \$1.658 billion. Of this amount \$115 million in expenses are applied directly against Post Office revenue to cover the operation of rural and subpost offices, indemnity paid on lost

[Translation]

pacifique, conglomerat de services de communications et de transport, et Bell Canada, dont les opérations sont complètement axées sur les communications, peuvent nous disputer le premier rang. Ce sont les deux seules entreprises qui peuvent nous surpasser sur le plan de l'avoir, des recettes et des employés, éléments qui servent de critères d'évaluation aux organisations et aux entreprises. Ces deux concurrents aussi se spécialisent dans le transport et la communication. Nous sommes donc en bonne compagnie et le ministère n'est pas un nouveau-venu dans ce domaine.

Les postes canadiennes sont uniques en leur genre: elles réunissent le commercial et le social, et aident à promouvoir cette qualité intangible que l'on retrouve sur toutes les lèvres de nos jours, l'unité du pays. D'aucuns prétendent que les transporteurs privés qui nous font vive concurrence peuvent vraiment remplacer le système postal. Jamais je n'arriverai à croire qu'une entreprise qui a comme but principal de créer des profits à l'intention d'actionnaires privés pourra remplacer les postes, qui desservent 23 millions de canadiens pour qui un système postal véritablement national représente une nécessité vitale.

Rappelez-vous que les postes doivent fournir un réseau de communications à tous les canadiens, partout au Canada, à profit ou à perte. En général, les transporteurs privés n'offrent leurs services que s'ils sont assurés de recettes équitables, habituellement un pourcentage prédéterminé du profit; c'est pourquoi leurs réseaux de communications sont incomplets. Nul ne peut nous accuser de telles lacunes.

Besides, the emergence of electronic movement of information poses an additional threat. However, without going into unnecessary detail today, I can assure this committee that studies have been made that indicate there is a real opportunity for the Canada post office to compete profitably in those areas.

This will involve the movement of information and the conducting of financial and other transactions by means of high speed electronic equipment—data processors, facsimile transmitters, telephones hooked up to computers and television systems and so on. Mais laissons l'avenir. Ce qui nous intéresse aujourd'hui, c'est la situation financière prévue en 1978-1979. La voici:

Afin de nous permettre de réaliser nos objectifs de 1978-1979, nous vous soumettons pour autorisation des dépenses budgétaires de \$1,335,287,000 chiffre qui comprend des dépenses d'investissement de 23,6 millions de dollars. Au cours de la prochaine année financière, on s'attend à ce que le ministère réalise des recettes d'un milliard de dollars. De cette somme, il pourra affecter environ 176 millions de dollars à ses dépenses, le solde devant être porté au crédit du fonds du revenu consolidé.

Il est prévu que les coûts du ministère, y compris les dépenses d'investissement pour 1978-1979, s'élèveront à 1,658 millions de dollars; 115 millions de dollars perçus à même les recettes, sont engagés pour payer les frais d'exploitation des

[Texte]

mail, payments to foreign administration for money orders paid abroad, out-going parcel post, handling charges on Canadian mail passing through other countries, and carriage of Canadian mail on foreign airlines. In addition, the Department is permitted to apply revenue received from such services as money orders, philatelic sales, lock box rentals, et cetera; an amount of approximately \$61 million against the cost of the program.

Thus, of the \$1.658 billion required for anticipated expenditures, approximately \$176 million will be met from the revenues with the remainder to be financed through parliamentary appropriations and services provided by other government departments.

En dépit du fait que le Livre bleu prévoyait un déficit de 647 millions de dollars, la dernière hausse de tarif nous a permis de réduire notre déficit prévu d'exploitation à 525 millions de dollars pour l'exercice financier 1978-1979.

Tout est mis en œuvre en ce moment pour faire des Postes canadiennes une entreprise gouvernementale administrée de la façon la plus proche d'une entreprise privée. Nous revisons constamment nos politiques et pratiques commerciales, afin d'être capable de concurrencer avec ceux qui voudraient empiéter dans un domaine qui est le nôtre.

Un groupe de travail a été mis sur pied composé de représentants du ministère des Postes, du ministère du Travail et du Conseil privé afin d'explorer les possibilités de convertir les Postes canadiennes en corporation de la Couronne, c'est-à-dire en une institution qui rencontrerait peut-être encore mieux les critères de services auxquels ont droit les Canadiens. We are just coming out of a meeting with all the directors of all regions across Canada, all the assistant deputy ministers and the deputy ministers. This meeting was held to evaluate the present postal situation and to gather necessary information and opinions to better our postal service across Canada. I must admit, Mr. Chairman, that is one of the first meetings that has demonstrated a remarkable progress on all levels: acceptance of the postal code, improvement of the consistency and swiftness in mail delivery, improved communications with most of our workers, accrued revenue, a firmer control of our expenditures. However, some might still call it "*Mission Impossible*" but, as was proved by the televised series and in spite of all obstacles, we will overcome and achieve our goals.

Mr. Chairman, if there are any questions we are ready to try to answer in the best possible way.

Le président: Merci, monsieur le ministre. First, I have Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Dinsdale should be first.

The Chairman: Mr. Dinsdale had not indicated that he wanted to speak. I had your name on the list first, Mr. McCain. That is the usual procedure. If you would like to

[Traduction]

bureaux de poste ruraux et auxiliaires, les indemnités versées pour compenser la perte d'envois, les versements aux administrations postales étrangères pour payer les mandats-poste touchés à l'extérieur du pays, le service d'acheminement à l'étranger de la poste aux colis, les frais de manutention pour les envois canadiens en passe dans d'autres pays et le transport des envois canadiens sur des avions de pays étrangers. En outre, le ministère est autorisé à assumer une autre part du coût de ce programme, en puisant dans les recettes provenant de certains services, notamment les mandats-poste, les ventes philatéliques et la location des cases postales à serrure, soit environ 61 millions de dollars.

Par conséquent, 176 millions des 1,658 millions de dollars de dépenses prévues peuvent être couverts par les recettes du ministère; le reste doit provenir des crédits parlementaires et des services fournis par d'autres ministères.

Although the blue book forecasts a deficit of \$647 million before the last rate increase, our operating deficit is now forecasted at \$525 million for 1978-79.

At the moment, everything is being done to make Canada post a governmental business, administered as close as possible along the lines of a private business. We are constantly revising our policies and our commercial practices in order to compete more efficiently with those who want to infringe in a field that is ours.

A study group has been set up including representatives from the post office and labour departments together with the Privy Council office, in order to look into the possibility for Canada post to become a crown corporation—an institution that could possibly better meet the criteria of services to which Canadians are entitled to. Nous sortons tout juste d'une réunion de tous les directeurs généraux de toutes les régions du Canada et de tous les sous-ministres adjoints et du sous-ministre en titre, réunion qui avait pour but d'évaluer la situation actuelle des postes et d'obtenir les opinions nécessaires à une amélioration de notre service postal à travers le Canada. Je dois vous dire, monsieur le président, que c'est une des premières réunions qui nous démontre un progrès constant sur tous les plans—acceptation du code postal—amélioration de la constance et de la rapidité dans la livraison du courrier—communication améliorée avec la plupart de nos travailleurs—revenus accrus—contrôle des dépenses de plus en plus sévère—quelques-uns croiront à une «mission impossible». Mais comme le démontre cette série télévisée, malgré tous les obstacles, on vient toujours à bout d'atteindre son objectif.

Monsieur le président, nous ferons de notre mieux pour répondre aux questions que l'on voudra bien nous poser.

The Chairman: Thank you Mr. Minister. Le premier sur ma liste est M. McCain.

M. McCain: M. Dinsdale devrait être le premier.

Le président: M. Dinsdale n'a pas dit qu'il voulait prendre la parole. Monsieur McCain, votre nom vient en tête de la liste. Telle est la procédure que nous suivons d'ordinaire. Quoi qu'il

[Text]

interchange with Mr. Dinsdale, I have no objection. Mr. Dinsdale.

An hon. Member: On a point of order, Mr. Chairman, I was here before . . .

Mr. Dinsdale: Just a minute. Mr. Chairman, let us go back to proper parliamentary procedure. In the 27 years I have been in the House of Commons, whenever a department has been before a committee, be it the Committee of the Whole or a special committee such as we have here, it is the long-established custom for the spokesman for the opposition group to be heard first, and why are we changing now this custom is past understanding. I was the first person here.

• 1550

Mr. Darling: And I was the second.

Mr. Dinsdale: The Postmaster General and I walked into the meeting together. I would take it for granted that, as is the procedure in the House of Commons—and the committees are merely extensions of the House of Commons—we follow the gentlemen's rules. They are more than gentlemen's rules, it is the established pattern. I would protest very much that we are changing this procedure at this time.

The Chairman: Mr. Dinsdale, we are not changing. I have chaired this Committee for the last four years and this has been our normal procedure. I do not know what the procedure is in other committees. It is those who ask to speak first who are on the list. I am sure the Committee members or I have no objection if you would like to start off the questioning of the Minister.

Mr. Dinsdale, you have the floor.

Mr. Collettette: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Collettette, on a point of order.

Mr. Collettette: Mr. Chairman, I would like to support your ruling in terms of the long-established custom. Certainly I would not want to pull the rug from under the feet of a distinguished member of the Opposition who has been around for a long time. But I have been on the Committee since I was elected in 1974, and we do have, despite the odd barbing across the floor, a general code of conduct, or a gentlemen's agreement that we follow, especially with the transport critics, Mr. Mazankowski, Mr. Murta, and Mr. Forrestall, and it works very well.

I was here at 3.20 p.m. specifically because I knew there would be a large turnout. It is a popular issue, and I wanted to make sure that I was on early because I have another matter to attend to later on. I think you, Mr. Chairman, should stick by your ruling of recognizing those persons who indicate that they want to ask questions of you first. I say that on the one hand.

On the other hand, in deference to Mr. Dinsdale, I would suggest, if he does want to lead off the questioning, that one of the Conservative places—certainly the two that were ahead of me, I understand that I am third on the list—be therefore forfeited and one of them then reappear at the bottom of the

[Translation]

en soit, si vous voulez changer avec M. Dinsdale, je n'ai pas d'objection à le faire. Monsieur Dinsdale, vous avez la parole.

Une voix: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. J'étais là avant . . .

M. Dinsdale: Un instant. Monsieur le président, appliquons les procédures parlementaires comme il le faut. Voici 27 ans que je suis député à la Chambre des communes et nous avons toujours eu coutume, quand les représentants d'un ministère comparaissent devant un comité, qu'il s'agisse du comité plénier ou d'un comité comme le nôtre, de donner d'abord la parole au porte-parole de l'opposition. Je ne vois pas du tout pourquoi nous changerions la coutume. J'étais ici le premier.

M. Darling: J'étais le second.

M. Dinsdale: Le ministre des Postes et moi-même sommes entrés ensemble dans cette pièce. Comme les comités représentent une extension de la Chambre des communes, je penserais que l'on applique ici les conventions qui s'appliquent là-bas. De toute façon, il ne s'agit pas simplement de conventions, il s'agit d'une procédure établie et je proteste fermement devant le fait que l'on modifie cette coutume.

Le président: Monsieur Dinsdale, nous ne la modifions pas. Voici quatre ans que je préside notre Comité et telle a été la procédure que nous avons normalement suivie. Je ne sais pas quelle est la procédure dans les autres comités. J'inscris les noms sur ma liste au fur et à mesure que les députés me signalent qu'ils ont envie de prendre la parole. Je suis certain que les membres du Comité n'ont pas d'objection à faire si vous voulez commencer à poser des questions au ministre.

Monsieur Dinsdale, vous avez la parole.

M. Collettette: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: M. Collettette invoque le Règlement.

M. Collettette: Monsieur le président, j'aimerais appuyer votre décision, vu qu'il s'agit là d'une coutume établie de longue date. Loin de moi l'idée de prendre la place d'un distingué député de l'opposition, ici depuis bien longtemps. Quoi qu'il en soit, je suis membre du Comité depuis mon élection, en 1974, et je dois dire que, mises à part les quelques remarques acerbes que l'on échange, nous avons établi un code de conduite, une convention qui est fort bien appliquée, notamment avec la critique des transports, M. Mazankowski, avec M. Murta et avec M. Forrestall.

Je suis arrivé spécialement à 15 h 20, parce que je savais que le nombre de présences serait important; le sujet dont nous sommes saisis suscite un grand intérêt et je voulais être certain d'être inscrit au début de la liste, parce que je dois assister à une autre réunion plus tard. Monsieur le président, je pense que vous devriez continuer à donner la parole aux députés dans l'ordre où ils sont inscrits sur votre liste. Voici donc une chose.

D'autre part, en toute déférence à l'égard de M. Dinsdale, s'il veut être le premier, je proposerais que l'un des deux conservateurs qui venaient en tête de liste, parce que je crois savoir que je suis le troisième, soit maintenant inscrit en bas de la liste. Quoi qu'il en soit, je m'oppose très fermement au fait

[*Texte*]

list. But I will most certainly object in strenuous terms if we insert Mr. Dinsdale at this time, which will push the list down further and which will, perhaps, result in another member's—whether someone from the NDP, or from this side or the Conservative side—who was here on time and signified his intention to speak, being removed from the list by virtue of the fact that we might have to adjourn for a vote at 5 o'clock, or thereabouts.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Collenette: I would be prepared, if necessary, Mr. Chairman, to make a motion to that effect.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Collenette. Time will be short in the event of the vote so, if it is so agreed—We limit the questioners to 10 minutes in this Committee. Already, I have changed—I think, agreeably—with Mr. McCain. We have always had good co-operation, and I have asked Mr. Dinsdale to lead off, please.

Mr. Collenette: But, Mr. Chairman, on a point of order, the point was made . . .

The Chairman: Mr. Collenette, on a point of order.

Mr. Collenette: I am sorry to belabour this, but the point was made that Mr. Dinsdale was not on the list in the first place. Therefore, if Mr. Dinsdale appears and then later on Mr. McCain appears, with all due respect, that gives an extra slot to the Conservative Party at a meeting where the time is rather short. And you did not really address yourself to the question that I brought up.

The Chairman: Mr. Dinsdale was . . . Order, please. With no indication that he was to be on the list, I had added his name, automatically—at the bottom—to the list of names I had. I have interchanged him with Mr. McCain, and moved Mr. McCain to the bottom of the list. But there will be ample time to hear from all the members; I have six, and we have over one hour.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: So, if we could avoid the points of order and we could get to the business at hand, I am sure that everybody will be on.

Mr. Dinsdale, please.

Mr. Dinsdale: Just one point before I begin questioning. I can understand why the committee system is not working successfully, and I talked to the Postmaster General, who will agree with me. We were here first. It was ringing 2.30 p.m. precisely, and automatically in the House of Commons the Speaker, or the Chairman of Committees, recognizes the official spokesman for the Official Opposition.

The Chairman: Order, please. Mr. Dinsdale, if we pursue this question, it is just taking time away. Let us get on to the point. I think it is a very minimal point. This Committee has operated very efficiently in the last four years and I would hope it would continue to do so. If you would get on with the questioning, sir, it would give other members an opportunity to ask their questions.

[*Traduction*]

que l'on inclue le nom de M. Dinsdale dans la liste maintenant, ce qui provoquerait un décalage général et, de ce fait, un député, que ce soit un député du NPD, un député de ce côté-ci, ou bien un député conservateur, risque de ne pas pouvoir prendre la parole, quand bien même il était ici à temps et avait fait part de son intention d'intervenir, parce que nous allons devoir lever la séance pour prendre part au vote qui aura lieu aux environs de 17 heures.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

M. Collenette: Monsieur le président, si cela est nécessaire, je serais prêt à présenter une motion.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Collenette. S'il y a un vote, nous n'aurons pas beaucoup de temps, aussi, je pense que l'on conviendra que chaque député dispose de dix minutes. J'ai déjà fait un changement et je pense que M. McCain était d'accord. La collaboration a toujours été bonne et je vais donc demander à M. Dinsdale de commencer, s'il vous plaît.

M. Collenette: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. On a dit . . .

Le président: M. Collenette invoque le Règlement.

M. Collenette: Je regrette d'insister, mais on a signalé que M. Dinsdale ne figurait pas en tête de la liste. Si M. Dinsdale prend la parole, et ensuite M. McCain, je dois dire, en toute déférence, que le parti conservateur dispose de plus de temps et il ne faut pas oublier que la séance va être courte. Vous n'avez pas véritablement répondu à la question que j'ai posée.

Le président: M. Dinsdale était . . . Un peu de silence, je vous prie. J'avais inscrit automatiquement son nom en bas de la liste, sans même avoir reçu des indications, comme quoi il voulait être inscrit sur ladite liste. Je l'ai mis à la place de M. McCain, et j'ai inscrit M. McCain en bas de la liste. Quoi qu'il en soit, nous aurons largement le temps d'entendre tous les députés; j'ai six noms inscrits et nous disposons de plus d'une heure.

M. Collenette: Merci, monsieur le président.

Le président: Je vous prierais donc d'éviter ces rappels au Règlement et de vous intéresser au sujet dont nous sommes saisis; je suis certain que chacun aura le temps d'intervenir.

Monsieur Dinsdale, vous avez la parole.

M. Dinsdale: Permettez-moi de faire une petite remarque avant de commencer à poser mes questions. Je comprends certes pourquoi le système des comités ne fonctionne pas avec succès; j'ai parlé de cela avec le ministre des Postes et je suis certain qu'il sera d'accord avec moi. Nous sommes entrés ici les premiers. Il était 15 h 30 précises. L'Orateur de la Chambre des communes, ou le président des comités, donne automatiquement la parole au porte-parole de l'opposition officielle.

Le président: A l'ordre. Monsieur Dinsdale, en continuant sur ce sujet, nous ne faisons que gaspiller le temps. Je vous en prie, venons-en aux faits. Cette question est très secondaire. Le Comité fonctionne de façon très efficace depuis les quatre dernières années, et j'espère qu'il continuera à en être ainsi. Je vous prierais donc de commencer à poser vos questions, ce qui permettra aux autres députés d'intervenir par la suite.

[Text]

Mr. Dinsdale: It operates very efficiently, like a railroad. Even Mussolini made the trains run on time.

• 1555

I appreciate very much the appearance of the Postmaster General before the Committee today because he is yet another new Postmaster General and we have had great difficulty in recent months getting information from the Post Office Department.

I think this is why some of the problems outlined in the press and across the country tend to be aggravated. It is because there is so very little opportunity in the House of Commons to have Post Office discussions. The fact that we do not have the report for 1976-77 yet before us is an indication of the failure of the Post Office Department to keep us up-to-date and informed, even though the Post Office Act states quite specifically in Section 8(1) and (2) that the annual report of the department of the Postmaster General must be before Parliament within 10 days of the commencement of the new service. And as I understand it, that is not available as yet.

Now I am very pleased that the Postmaster General, as he begins his career in this very difficult post, has been speaking to the press—or the press has been speaking to him. I have a recent clipping in front of me dated June 3, which indicates that the Postmaster General is going to endeavour to take a firm control of postal affairs. The headline is a bit confusing:

Mail Delivery May Be a Thing of the Past—Lamontagne Plans Clean-up Operation

Well, I wish to inform the hon. gentleman that almost sounds like the statements of all his numerous predecessors and we wish him well in his endeavours. I am wondering, however—and I shall be pursuing this later in greater detail—if he actually meant what that headline says:

Mail Delivery May be a Thing of the Past

One of the controversies that has been raging across the country respecting mail service is the increasing costs, the declining service, and at the same time, the rising rates. This seems to indicate that the Postmaster General is going to continue this same pattern: while rates are going up service is going down. Or does he mean—and there was some reference to this in his statement that we are facing a situation in communications technology in which electronic communication is beginning to compete quite directly with a traditional postal service? Is he suggesting that that time has come so that now we no longer will be required to provide door-to-door delivery, which has been the case for time immemorial in the Post Office Department?

I know one of the more responsible unions, that of the letter carriers, has raised this question repeatedly whenever they see a statement of that kind, that if this is the Postmaster General's intent, if it is the department's intent, they are going to be out of work completely. So you are going to get a growing state of militancy in that union the same as you have with the Canadian Union of Postal Workers which is faced directly

[Translation]

M. Dinsdale: Il fonctionne de façon très efficace, comme les chemins de fer. Même avec Mussolini, les trains partaient et arrivaient à l'heure.

J'apprécie beaucoup la comparution du ministre des Postes devant le Comité aujourd'hui. Il est nouveau dans son poste et a été précédé par beaucoup d'autres; nous avons eu énormément de difficultés au cours des derniers mois à obtenir des renseignements de son ministère.

C'est là une des raisons, à mon avis, pour lesquelles les problèmes décrits dans la presse de tout le pays semblent s'aggraver. À la Chambre des communes, nous avons tellement peu de possibilités de discuter de questions relevant du ministère des Postes. Nous n'avons pas encore le rapport de 1976-1977 et cela nous prouve jusqu'à quel point le ministère ne nous informe pas, alors que la Loi sur les postes prévoit bien clairement, à l'article 8(1) et (2), que le rapport annuel du ministère doit être déposé au Parlement dix jours au plus tard après le début du nouveau service. Si je comprends bien, ce rapport n'est pas encore disponible à l'heure actuelle.

Je me réjouis du fait que le ministre des Postes, en assumant ses nouvelles fonctions, fonctions difficiles s'il en est, s'est entretenu avec la presse. Dans un récent article de journal en date du 3 juin, le ministre des Postes aurait dit qu'il allait faire tout en son pouvoir pour diriger de main ferme les affaires de son ministère. Le titre de cet article prête quelque peu à confusion:

La distribution du courrier est peut-être chose du passé—Lamontagne envisage un nettoyage.

J'aimerais dire à cette honorable personne que cela ressemble pas mal aux déclarations faites par tous ses prédécesseurs. Nous lui souhaitons bonne chance dans son entreprise! Je me demande cependant—et je poursuivrai plus tard la question plus en détail—s'il pensait véritablement ce que semble indiquer le titre de cet article:

La distribution du courrier est peut-être chose du passé.

Les questions qui font l'objet de nombreuses controverses dans le pays en ce qui concerne le service postal sont son coût sans cesse croissant, la détérioration du service et le tarif sans cesse plus élevé. Il semblerait que le ministre des Postes veuille continuer dans la même veine: alors que le tarif augmente le service diminue. Ou peut-être cela signifie-t-il, comme sa déclaration semble l'indiquer, que nous en sommes arrivés à une situation en matière de technologie des communications où la communication électronique fait concurrence de façon directe au service postal traditionnel. Veut-il dire que la distribution du courrier porte à porte, qui a caractérisé le service postal depuis des temps immémoriaux, tombera bientôt en désuétude?

Un des syndicats qui a le plus le sens des responsabilités, l'Union des facteurs du Canada, soulève cette question chaque fois qu'une déclaration de ce genre est faite. Si l'intention du ministre des Postes et du ministère est de procéder de cette façon, les facteurs n'auront plus de travail, un point c'est tout. Je crois que ce syndicat deviendra de plus en plus militant, comme c'est d'ailleurs le cas du Syndicat des postiers du

[Texte]

with the rapid mechanization and automation that has been going on in the postal plants across the country since 1970.

Could the Postmaster General, first of all, clarify that point? What is his intention in this regard? Is he going to continue additional service or is he going to continue to cut back service and thereby add to the problems and the criticisms of the public of Canada?

• 1600

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, with your permission, I would like to clarify the statements first of all on this news of June 3 in *The Ottawa Citizen*:

Mail delivery may be the thing of the past.

And I did put a little note when I saw one newspaper; I said this title does not reflect what I stated.

As you know, titling in the newspapers sometimes does not correspond with what we have stated and I have no control on the interpretation of the news or the titling. The article is very well done. I think it is what I said and I have nothing to deny in the article. But, I said it in the House and I stated often, there was no intention on the part of the Minister, no intention on the part of my Department and no intention on the part of the government to curtail or cut any existing services. That was very clear and I would not like some allegation made by the honourable member that we intend to do that because it is not true.

I had meetings with Mr. McGarry and Mr. Findlay, President and Vice-President of the Letter Carriers. We understand each other very well. The communication is very open and I would not like the allegation of Mr. Dinsdale... in effect it will be confusing for them. It is clear: there is no question of curtailing or cutting any existing service.

As for your first statement, saying that you had difficulty in getting information, I think the whole staff of the Department is at your disposal to give you all the information you wish to have on the Post Office. By the way you say that our Annual Report, 1976-77, is not presented. It has been, I think, tabled on May 17. Maybe you were not aware of that but that was...

Mr. Dinsdale: That was supposed to be available on...

Mr. Lamontagne:... May 17. Well, it is not a question...

Mr. Dinsdale:... last summer.

Mr. Lamontagne:... of when it was available. You said that it was not tabled yet. So it is false. It was tabled on May 17 and you could have consulted since.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Dinsdale: I asked the question in the House on it before that date.

Mr. Lamontagne: You asked the question two days before we tabled it, sir, and then we tabled it two days after you asked it in the House. If you remember, you asked a question about... it must be the fifteenth or the fourteenth in the House. It was ready; we were just waiting for the translation.

[Traduction]

Canada, qui est aux prises avec l'automatisation rapide du service depuis 1970.

Le ministre des Postes pourrait-il tout d'abord clarifier cette question? Quelle est son intention? Va-t-il fournir des services supplémentaires ou va-t-il continuer à les restreindre, ce qui compliquerait les choses et serait grandement critiqué par la population du Canada?

M. Lamontagne: Monsieur le président, avec votre permission, j'aimerais préciser les déclarations, et tout d'abord celle de cet article de l'*Ottawa Citizen*, en date du 3 juin:

La distribution du courrier est peut-être chose du passé.

J'ai envoyé une note au journal en disant que ce titre ne reflétait pas ce que j'avais déclaré.

Comme vous le savez, les titres ne correspondent pas toujours au contenu de nos déclarations et je n'ai aucun moyen de contrôler l'interprétation de nouvelles ni les titres de celles-ci. L'article est très bon. Il contient un bon résumé de mes paroles; cependant, je l'ai dit à la Chambre, je l'ai répété, nous n'avons pas l'intention, au ministère des Postes ni au gouvernement, de diminuer les services existants. Telle est notre politique, qui est fort claire, et je n'aime pas les allégations du député, parce qu'elles ne sont pas justes.

J'ai eu des réunions avec M. McGarry et M. Findlay, respectivement président et vice-président de l'Union des facteurs du Canada. Nous nous comprenons très bien. La communication est ouverte et je n'aimerais pas que cette allégation faite par M. Dinsdale amène de la confusion dans leur esprit. Notre position est claire, nous n'avons aucunement l'intention d'éliminer les services existants.

Quant à votre première déclaration, dans laquelle vous dites que vous avez eu du mal à obtenir des renseignements, le personnel tout entier du ministère est à votre disposition afin de vous donner tous les renseignements possibles. De plus, vous dites que notre rapport annuel pour 1976-1977 n'a pas été présenté. Je regrette, il a été déposé le 17 mai, si je ne me trompe. Vous n'étiez peut-être pas au courant de cela.

M. Dinsdale: Il aurait dû être disponible...

M. Lamontagne: Le 17 mai. Il n'est pas question...

M. Dinsdale:... l'été passé.

M. Lamontagne:... de savoir quand le rapport a été disponible. Vous avez dit qu'il n'avait pas encore été déposé, ce qui est tout à fait faux. Il a été déposé le 17 mai, et vous auriez pu en prendre connaissance depuis lors.

Une voix: Bravo!

M. Dinsdale: J'ai posé la question à la Chambre avant cette date.

M. Lamontagne: Vous avez posé la question deux jours avant que nous ne déposions le rapport. Si vous vous souvenez bien, vous avez posé une question le 15, ou le 14, à la Chambre. Le rapport était prêt, nous n'attendions que la traduction.

[Text]

Mr. Dinsdale: We have been trying to get a copy since last fall.

Mr. Lamontagne: I am very surprised because I think . . . somebody is signalling me that there are plenty of copies available and it is not a secret document; far from it. I am new around here but when I want a document, Mr. Dinsdale, I get it.

So that is about what I have to say, Mr. Chairman, because I want other people maybe to ask other questions. That one was very clear and the service that we are giving at the moment will be kept, it will be improved, and I can assure the honourable member that everything possible is made to really give the service Canadians deserve from the Post Office.

Mr. Dinsdale: In response to the inquiry about the Letter Carriers Union, I have also met with the Letter Carriers Union and they are quite concerned over the continuing freeze in door-to-door delivery service. I think this is becoming a major issue across the country. Some members have presented petitions in the House of Commons representing thousands of people that are without this basic service and the Letter Carriers Union of Canada makes the point that for an additional 400 letter carriers they could meet all the requirements of the traditional, efficient service which really established the reputation of the Post Office Department in the beginning of every new suburban development in Canada.

It is the letter carriers who meet the public on the doorstep and they are the ones who complain most about this cutback in service of what is the basic purpose of the Post Office Department after all, delivering the mail. It is hard to understand why the Post Office Department does this in the face of high unemployment, choosing rather to put these people on Unemployment Insurance rather than to be performing a positive task of delivering the mail, which is, if you read the act, the essential purpose of the Post Office Department.

• 1605

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, I would like to clarify the situation in view of the fact that we are talking about unemployment and all that. I would like to clarify it and say that there is no question whatsoever of having any postal workers out of a job. We guarantee them that however we change our modality or the way we give the service, they will be postal workers if they want to. There might be some recycling, there might be some change of department, something like that, but there has never been any question of putting anybody out of work.

When I was appointed Postmaster General about three and a half months ago, I was aware and I appreciated the fact that that freeze which was enforced by our government was very annoying and provoked a very delicate situation in many of the areas. I appreciated it very much and you should be aware of the letters of some of my colleagues, of my party, asking me why and all that, and from the Conservative Party, the NDP, and others. I explained at the time in the House and other places that the government acted that way as a responsible

[Translation]

M. Dinsdale: Nous avons essayé d'en obtenir un exemplaire depuis l'automne dernier.

M. Lamontagne: Cela me surprend, car je crois . . . quelqu'un me fait signe qu'il y a pas mal d'exemplaires disponibles. De plus, il ne s'agit pas d'un document secret, loin de là. Je suis nouveau dans mon poste, mais lorsque je veux un document, monsieur Dinsdale, je veille à l'obtenir.

C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président, je voudrais en effet laisser du temps de parole à d'autres députés qui voudraient me poser des questions. Mais, en ce qui concerne le service que nous offrons à l'heure actuelle, il sera maintenu, il sera amélioré, c'est très clair, et je peux assurer l'honorable député que tout est mis en œuvre afin de donner aux Canadiens le service qu'ils peuvent attendre du ministère.

M. Dinsdale: En réponse à la question concernant l'Union des facteurs du Canada, j'en ai rencontré les représentants, qui se préoccupent énormément du gel qui se poursuit dans la distribution du courrier porte à porte. Il s'agit d'une question de toute première importance pour tout le pays. Certains députés ont présenté des pétitions à la Chambre des Communes représentant des milliers de personnes qui sont privées de ce service fondamental, et l'Union des facteurs du Canada a déclaré que si 400 facteurs supplémentaires étaient engagés, cela permettrait d'avoir un service efficace, le même service qui a permis au ministère des Postes d'établir sa réputation dans tous les nouveaux endroits du Canada.

Ce sont les facteurs, qui entrent en contact avec le public, qui se plaignent le plus de cette réduction du service du ministère des Postes, dont le but premier est, tout le monde le sait, la distribution du courrier. Il est difficile de comprendre la raison pour laquelle le ministère agit de la sorte, étant donné le chômage très important que nous avons dans notre pays, et préfère mettre les gens en chômage plutôt que de les employer à quelque chose de positif, à la distribution du courrier, qui, si l'on comprend la loi, est le but premier du ministère des Postes.

M. Lamontagne: Monsieur le président, j'aimerais clarifier la situation, étant donné que l'on vient de parler de chômage. J'aimerais dire que nous n'avons nullement l'intention de mettre à pied des employés des Postes. Nous leur garantissons que, quels que soient les changements qui interviennent dans le ministère, ils continueront à être des employés des Postes s'ils le désirent. Il est possible que certains doivent prendre des cours de recyclage, qu'il y ait des changements dans le ministère, mais nous n'avons jamais eu l'intention de mettre à pied qui que ce soit.

Lorsque j'ai été nommé ministre des Postes, il y a trois mois et demi environ, je savais que le gel imposé par le gouvernement provoquait une situation délicate dans de nombreux secteurs. Beaucoup de mes collègues de mon parti, ainsi que des membres du parti conservateur, du NPD, et d'autres, m'ont envoyé des lettres me demandant les raisons de tout cela. Je leur expliquai à l'époque, à la Chambre, et ailleurs aussi, que le gouvernement voulait agir de façon responsable, en restreignant les dépenses et en vivant selon ses besoins.

[Texte]

government because we had a question of cutting down expenses, trying to live within our means.

But in spite of the freeze everybody got delivery of his mail just the same, nobody suffered by it. The modality by which we gave this service was different, with group boxes, with different ways, but everybody got his mail just the same. I asked my department at the time, right away, to try to make a survey across the country to tell me where we could expand this letter-carrier service, how much it would cost as far as money is concerned, how much it would cost as far as man-years are concerned, because as an ex-businessman, as an administrator of the government and as a minister I wanted to be responsible and not get into expenses that would be out of proportion. So at the moment a study is going on and that is what I discussed with Mr. McGarry and Finlay when he came to see me, the same thing probably as he discussed with the members of both oppositions. All I can tell you is that if it is at all a reasonable cost I will submit the report to the Cabinet or to my colleagues so that we can give the proper service that people ask for.

The Chairman: Thank you, Mr. Dinsdale. Mr. Darling.

Mr. Darling: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Dinsdale: Put me down for a second round.

Mr. Darling: Mr. Postmaster General, I am wondering if we could . . .

Mr. Roy: Mr. Chairman, a point of order, if I may.

Le président: Monsieur Roy, sur un appel au Règlement.

Mr. Roy: I was under the impression that at the first meeting with the Postmaster General you called alternately Liberals and Tories and Liberal and NDP, and now you recognize another member from the Conservative Party for the second . . .

Le président: Non, monsieur Roy. Au début, nous avons décidé de former une liste de ceux qui désiraient prendre la parole. C'est la procédure que nous avons toujours suivie. M. Darling est le deuxième sur la liste et le suivant sera M. Collenette. Mr. Darling.

Mr. Darling: Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Postmaster General, I am wondering whether we could get some information on the Gateway warehousing parcel storage and delivery. I have had the privilege of visiting that establishment on two different occasions. I know once—I believe it was last December—I saw what seemed to be acres of parcels and nobody near them. I was told at that time that those parcels had just come, it seemed, a few hours before, and that stretched my credibility a bit. Then recently I had the privilege, with Mr. Dinsdale, of visiting again and seeing a tremendous number of parcels. I believe we were informed that the idea of the mechanism in the delivery and sorting of parcels has not been working too well, and I am just wondering what the set-up is now there.

Mr. Lamontagne: If you allow me, Mr. Chairman, I would ask one of my assistants to answer that question. But before I ask him I could tell the hon. member that backlogs—you call it storage; I would call it backlogs—of parcels are being

[Traduction]

Cependant, malgré ces restrictions, personne n'a été privé de courrier. Nous nous y sommes simplement pris différemment, nous avons eu recours aux boîtes collectives, par exemple, et à d'autres méthodes, mais personne n'a été privé de son courrier. J'ai demandé à cette époque à mon ministère de faire un sondage dans le pays afin de voir où nous pourrions étendre le service de distribution du courrier, combien cela coûterait, combien d'années-hommes supplémentaires cela impliquerait, car, étant ancien homme d'affaires, en tant qu'administrateur et ministre, je voulais savoir ce qu'il en coûterait, afin de ne pas dépasser notre budget. Ainsi donc, à l'heure actuelle, une étude a été entreprise. J'en ai discuté avec M. McGarry, et M. Finlay, lorsque ce dernier est venu me voir; sûrement qu'il en a probablement discuté avec les membres des deux partis de l'opposition. Tout ce que je peux vous dire, c'est que si les coûts semblent raisonnables, je soumettrai le rapport au Cabinet et à mes collègues, afin de donner à la population le service qu'elle demande.

Le président: Merci, monsieur Dinsdale. Monsieur Darling.

M. Darling: Je vous remercie, monsieur le président.

M. Dinsdale: J'aimerais que vous m'inscriviez pour le deuxième tour.

M. Darling: Monsieur le ministre, je me demande si nous pourrions . . .

M. Roy: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

The Chairman: Mr. Roy, on a point of order.

M. Roy: J'avais l'impression qu'à la première réunion avec le ministre des Postes, vous aviez permis aux représentants des partis libéral et conservateur, puis libéral et NPD, de parler chacun à leur tour. Or, maintenant, vous donnez la parole à un autre membre du parti conservateur, pour la deuxième fois . . .

The Chairman: No, Mr. Roy. We decided at first to make a list of all those who wanted to speak. This is the procedure which we always followed in the Committee. Mr. Darling is the second one on my list and the next one will be Mr. Collenette. Monsieur Darling.

M. Darling: Je vous remercie, monsieur le président. Monsieur le ministre, j'aimerais savoir si nous pourrions obtenir des renseignements sur l'entreposage et la livraison des colis à Gateway. J'ai eu le privilège de visiter cet établissement deux fois. La première fois, je crois que c'était en décembre de l'année passée, j'ai remarqué qu'il y avait des tonnes de colis que personne ne semblait surveiller. On m'a dit à l'époque que ceux-ci venaient d'arriver quelques heures auparavant, ce qui m'a paru alors assez incroyable. Récemment, j'ai eu le privilège, avec M. Dinsdale, de revisiter cet endroit, où j'ai de nouveau remarqué un nombre impressionnant de colis. On nous a dit que le mécanisme de distribution et de tri des colis ne semblait pas être au point, et je me demande quelle est la situation à l'heure actuelle.

M. Lamontagne: Si vous me le permettez, monsieur le président, je vais demander à un de mes adjoints de répondre à cette question. Je vais le lui demander et je précise à l'intention de l'honorable député que ces paquets en retard—vous dites

[Text]

handled as quickly as possible. At the moment we do not seem to have any unusual backlog, because when that happens, for many reasons, we hire whatever personnel we need to try to clear it as quickly as possible. We realize, as you do, that people who are waiting for parcels should have them delivered.

• 1610

Concerning the working of the plant, I think it is working reasonably well, but maybe Mr. Corkery could say a few words about that.

The Chairman: Mr. Corkery, Deputy Postmaster General.

Mr. Jim Corkery (Deputy Postmaster General, Post Office Department): Mr. Chairman, to bring Mr. Darling up to date on Mississauga, if you remember, sir, it is three plants in one: a letter plant, a bag or bulk plant, and a parcel plant. The letter plant is flying; it is running normally. It is up to the behaviour of the rest of the plants in the country. This is the plant that serves the west end of Toronto, the Mississauga and the north end.

The bulk transfer, the one with the docks in this area, the priority sorter and the non-priority sorter for bags are indexing on one shift and are being used to try them out on one shift. The bulk dumper for truck unloading is working and is being used on one shift.

On the parcel sortation plant, its indexing is being used for forward parcel sortation on a single shift. We are in the process of testing it, trying it, training employees, and then bringing the equipment up to speed.

Mr. Darling: Are not the machines either broken down or not working the way they should?

Mr. Corkery: They are in the early stages of coming up to speed. No, they are not broken down. We had some computer problems in the early stages. We are working with them on one shift using the computer programs that are there.

Mr. Darling: So it is the computer program.

Mr. Corkery: That is the part of it that makes it all work together. Yes, individually they are starting to work on a single shift.

Mr. Darling: Mr. Corkery, you mentioned that the letter sorting is going along well. I was under the impression that the letter sorting at Gateway is a very small percentage of Toronto's first-class mail; that most of it is down at South Central.

Mr. Corkery: On the basis of the number of machines, there are five fairly long letter sorting machines in Mississauga. There are two in Scarborough and there are 11 downtown. That is about the split between the three plants. That gives you a relative idea of the volumes. The point I was making was that the debugging—using that term—is past as far as the letter plant is concerned because their system is working. The sortations are working. The machines are all indexing and they are all working on a three-shift basis, as in the South Central

[Translation]

qu'ils sont entreposés, je pense qu'ils sont en retard—sont acheminés le plus rapidement possible. Pour l'instant, nous n'avons pas de retard particulier, car lorsque cela se produit, pour diverses raisons, nous engageons le personnel dont nous avons besoin pour rattraper le retard le plus vite possible. Nous savons aussi bien que vous que les gens qui attendent un paquet doivent le recevoir le plus vite possible.

Pour ce qui est du fonctionnement du centre, je pense que c'est raisonnablement satisfaisant, mais M. Corkery va vous donner des précisions.

Le président: Monsieur Corkery, sous-ministre des Postes.

M. Jim Corkery (sous-ministre des Postes, ministère des Postes): Monsieur le président, je vais essayer de mettre M. Darling au courant de la situation à Mississauga. Vous vous en souviendrez, il s'agit de trois centres en un seul: un pour les lettres, un pour les sacs ou expéditions en vrac, et un pour les paquets. Pour les lettres, ça marche à toute allure, cela fonctionne normalement. C'est-à-dire que cela dépend des autres centres du pays. C'est le centre qui dessert l'ouest de Toronto, Mississauga et le nord.

Pour le transport en vrac, il y a des docks dans ce secteur, la trieuse du courrier prioritaire et la trieuse du courrier non prioritaire marquent les sacs sous la surveillance d'une seule équipe. La machine à décharger les camions fonctionne et est utilisée également par une équipe.

Pour le centre de tri des paquets, le tri est également effectué par une seule équipe pour l'instant. Tout cela est à l'essai, nous faisons des expériences, nous formons les employés, puis nous essayons d'accélérer le processus.

M. Darling: Est-ce que les machines ne sont pas cassées, fonctionnent-elles vraiment comme elles le devraient?

M. Corkery: Elles commencent tout juste à atteindre leur vitesse normale. Non, elles ne sont pas cassées. Au début, nous avons eu certains problèmes d'ordinateur. Une équipe travaille avec les ordinateurs et fait appel aux programmes d'ordinateur qui ont été prévus.

M. Darling: C'est donc le programme d'ordinateur?

M. Corkery: C'est ce qui permet à toutes les machines de fonctionner ensemble. Oui, individuellement, nous commençons par leur assigner une seule équipe.

M. Darling: Monsieur Corkery, vous avez dit que le tri des lettres était satisfaisant. J'avais l'impression qu'au centre de Gateway, le tri des lettres représentait un pourcentage très faible du courrier de première classe qui passe par Toronto, que la majeure partie passait par South Central.

M. Corkery: Il faut tenir compte du nombre de machines; à Mississauga, nous avons cinq trieuses à lettres assez longues. Il y en a deux à Scarborough et onze au centre-ville. Voilà comment elles se répartissent entre les trois centres. Cela vous donne une idée relative du volume acheminé. Je vous disais que nous n'en sommes plus à essayer de libérer les goulots—si vous me permettez l'expression—au centre de tri des lettres, car le système fonctionne bien. Les trieuses fonctionnent bien. Les machines fonctionnent toutes et trois équipes y travaillent, tout

[Texte]

plant, as is Scarborough. The letter part of the process is going very well. We are very pleased with it.

Mr. Darling: Mr. Corkery or Mr. Lamontagne, you have the Canadian Arsenals plant as a sort of an overflow that is required because the Gateway plant is not working as efficiently as it should. Is that correct?

Mr. Corkery: That is correct. We want to make sure that we can hold the service level up while we test, adjust and modify it. Working with one shift and trying to adjust the machines on the other shift is tough. We are risking the service. So what we have done is backfill with another plant on a temporary basis until we get it operating.

Mr. Darling: Mr. Lamontagne, there have been rumours—and I have tried to check them out in my own area—of curtailment of rural mail service. In my own area there is a great deal of rural mail service of three days a week. In other words, R.R.1 goes Monday, Wednesday and Friday; R.R.2 goes Tuesday, Thursday and Saturday. The people seem quite satisfied with three-times-weekly mail service. I have asked throughout my riding and I have not heard about it but this was something that was reported. What does this mean?

Mr. Lamontagne: Mr. Darling, I do not think we have any plans for cutting services in any rural areas. There might be some adjustments in some areas. Mr. Corkery, have you more information on that?

Mr. Corkery: I am not sure what the member is getting at, Mr. Chairman. In rural areas there is quite a mix. There are areas that are served on a six-day basis, five-day, four-day, three-day, and it depends on the volume and the distance between. That has been traditional; that has been the routine.

Mr. Darling: It could be then, Mr. Corkery, that on a six-day rural delivery it could be reduced to a five-day, which, to me, would not seem a great hardship. Is that correct?

• 1615

Mr. Corkery: There are areas of the country where that is taking place, yes.

Mr. Lamontagne: Mr. Corkery just told me that when we do that, we consult the people. We ask them what it is and we look at the volume of the mail and all that. From this information we might be cutting the service, but not before consulting with them.

Mr. Darling: Mr. Lamontagne, I note in your remarks that you mention philatelic sales. These are a source of revenue, and I am just wondering how much they entail in a year, in a ball park figure.

Mr. Lamontagne: For this we will have to ask Mr. Uberig.

[Traduction]

comme à South Central et à Scarborough. Pour ce qui est des lettres, c'est très satisfaisant. Nous sommes satisfaits du résultat.

M. Darling: Monsieur Corkery, ou monsieur Lamontagne, vous avez le centre des Arsenaux canadiens, qui vous sert en quelque sorte de déversoir, parce que le centre de Gateway ne fonctionne pas aussi bien qu'il le devrait. C'est bien cela?

M. Corkery: C'est exact. Nous voulons être certains de pouvoir maintenir les services à un niveau constant jusqu'à ce que nous ayons terminé les essais, les ajustements et les modifications. Avec une seule équipe par machine, cela nous permet d'ajuster les machines pendant le travail de l'équipe suivante, mais cela risque de porter atteinte à l'efficacité du service. Nous avons donc prévu un déversoir; c'est-à-dire un autre centre, qui fonctionnera jusqu'à ce que nous soyons au point.

M. Darling: Monsieur Lamontagne, nous avons entendu des rumeurs—j'ai essayé de les vérifier dans ma région—on a prétendu que le service rural allait être restreint. Dans ma région, les districts ruraux sont desservis trois fois par semaine. Autrement dit, la R.R.1 est desservie les lundi, mercredi et vendredi; la R.R.2, les mardi, jeudi et samedi. Pour l'instant, les gens sont assez satisfaits de cette formule. J'ai posé la question à beaucoup de gens, ils n'étaient pas au courant, mais je l'ai tout de même entendu dire. Qu'est-ce que cela signifie?

M. Lamontagne: Monsieur Darling, nous n'avons pas l'intention de couper les services dans les régions rurales. Il est possible que dans certains cas, des ajustements soient apportés. Monsieur Corkery, vous avez des précisions?

M. Corkery: Monsieur le président, je ne sais pas très bien de quoi le député parle. Dans les régions rurales, c'est assez complexe. Certaines d'entre elles sont desservies six jours par semaine, cinq jours par semaine, quatre jours, trois jours, cela dépend du volume et de la distance entre les habitations. C'est un schéma traditionnel, il y a longtemps que cela fonctionne ainsi.

M. Darling: Dans ce cas, monsieur Corkery, il est possible qu'un secteur desservi six jours par semaine ne le soit plus que cinq fois par semaine, ce qui ne me semble pas bien grave. C'est bien ça?

M. Corkery: Effectivement, c'est ce que nous prévoyons pour certaines régions.

M. Lamontagne: M. Corkery me dit que lorsque nous faisons ce changement, nous commençons par consulter les personnes en cause. Nous leur demandons leur opinion, nous tenons compte du volume du courrier, etc. À partir de là nous pouvons décider de réduire les services, mais pas avant de les avoir consultés.

M. Darling: Monsieur Lamontagne, dans vos observations, vous parlez des ventes philatéliques. C'est une source de revenu, et je me demande ce que cela représente, en gros, par année.

M. Lamontagne: C'est la spécialité de M. Uberig.

[Text]

Mr. Darling: That is fine. While they are looking that up, I could go on. I do not know whether this should go to you, Mr. Lamontagne, or to Mr. Corkery. I wrote to your predecessor. I talked to your predecessor, the honourable J.-J. Blais, with respect to a philatelic commemorative stamp for 1979 and Mr. Blais said to me that they would give consideration to it.

This commemorative stamp—and I guess I am biased, wearing the pin that I do—was to commemorate the forthcoming Lions International Convention in Montreal in 1979. I also pointed out to Mr. Blais that the country of Japan, 80 million strong, had issued a commemorative stamp, and surely if Japan could do it, Canada could give consideration.

Your letter came back, Mr. Lamontagne, that you would have to do it for every service organization, the Women's Institute, and say the Burks Falls Arena Club. I do not think it is quite that. I would point out that the Lions are 1.25 million, the largest service club in the world, and I think it would be a very magnificent and generous idea on your part and on the part of the Postal Department, and also you would probably make a hell of a lot of money on it.

Mr. Lamontagne: You know, Mr. Darling, that the choices of commemorative stamps are made by the special committee who look into all the demands. I can assure you that a lot of demands are supplied to the committee. The committee examines them, comes back with their recommendations, and it is very seldom we change their recommendation because it is based on certain principles and certain criteria. If we start changing that, we will have stamps, as you have just said jokingly, for any occasion which is not necessarily important or as important as that.

As far as your demand is concerned about the Lions Club, even being a Rotarian, I can tell you that I am going to look very actively into it.

Mr. Darling: Thank you.

The Chairman: Mr. Collenette.

Mr. Brisco: About this stamp, Mr. Chairman, for the Rotary Club . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Collenette: Before I get onto the substance of my questioning, I would like to correct an impression that I am sure was mistakenly left by Mr. Dinsdale earlier in his remarks when he talked about the fact that there should be more opportunity to have the Postmaster General before this Committee. I would like to remind members of this Committee that I as an individual brought this matter up at the steering committee because I was concerned that there had been no overtures from the Official Opposition to have this Committee meet specifically to discuss the Postmaster General's estimates.

I discussed it with Mr. Mazankowski, as you may remember, Mr. Chairman, at the committee, and it was generally agreed, I think, that we are having two meetings. So the initiative to have the Postmaster General here came from the Liberal side and certainly not from the Conservative Party.

[Translation]

M. Darling: Parfait. Pendant que nos témoins vérifient, je poursuis. Je ne sais pas si c'est à vous que je dois m'adresser, monsieur Lamontagne, peut-être à M. Corkery. J'ai écrit à votre prédécesseur, j'ai parlé à l'honorable J.-J. Blais d'un timbre commémoratif pour 1979, et M. Blais m'a dit qu'il étudierait la question.

Ce timbre commémoratif—je sais bien que je ne suis pas impartial, étant donné ce petit insigne que je porte—doit commémorer le prochain congrès international du Club Lions, à Montréal, en 1979. J'ai également fait remarquer à M. Blais que le Japon, qui compte 80 millions d'habitants, avait émis un timbre commémoratif, et si le Japon peut le faire, le Canada pourrait y songer également.

Vous m'avez répondu, monsieur Lamontagne, qu'il vous faudrait faire la même chose pour tous les organismes du pays, de l'Institut des femmes au Club du centre sportif de Burks Falls. Je ne pense pas que ce soit vraiment comparable. Je signale que le nombre des membres du Club Lions s'élève à 1.25 million, c'est le club le plus important du monde, et je pense que ce serait un geste vraiment magnifique et généreux de votre part et de celle du ministère des Postes, sans compter tout l'argent que cela vous rapporterait.

M. Lamontagne: Vous savez, monsieur Darling, c'est un comité spécial qui étudie toutes les demandes et qui se charge de choisir les timbres commémoratifs. Je vous assure que ce comité ne manque jamais de demandes. Il les étudie, puis fait des recommandations, et il est très rare que nous changions ces recommandations, car elles sont fondées sur certains principes et certains critères. Si nous commençons à changer, nous finirions par avoir des timbres, comme vous l'avez dit en riant, pour n'importe quelle occasion, pour commémorer des choses pas très importantes, ou pas importantes du tout.

Quant à votre requête à propos du Club Lions, bien que j'appartienne au Club Rotary, je vous assure que nous l'étudions sérieusement.

M. Darling: Merci.

Le président: Monsieur Collenette.

M. Brisco: A propos de ces timbres, monsieur le président, pour le Club Rotary . . .

Le président: A l'ordre, je vous en prie.

M. Collenette: Avant de passer à mes questions proprement dites, j'aimerais qu'on dissipe l'impression qu'on a pu tirer des observations de M. Dinsdale lorsqu'il a dit que nous devrions recevoir plus souvent le ministre des Postes devant ce Comité. Je rappelle aux membres de ce Comité que j'ai moi-même soulevé cette question au comité directeur, car je m'inquiétais de constater que l'opposition officielle n'avait pas encore eu la possibilité de discuter du budget du ministre des Postes.

J'en ai discuté avec M. Mazankowski, vous vous en souviendrez peut-être, monsieur le président, et nous avons tous été assez d'accord pour prévoir deux séances. C'est donc le parti libéral qui a pris l'initiative de convoquer le ministre des Postes, certainement pas le parti conservateur.

[Texte]

An hon. Member: Right on.

The Chairman: Mr. Dinsdale, on a point of order.

Mr. Dinsdale: I think Mr. Collenette is trying to use up as much time in points of privilege so that we will have as little time in cross-examination.

The Chairman: Order, please. On Mr. Collenette's point of order, that is included in his time. So he is just penalizing himself by this.

Mr. Dinsdale: This is a point of order.

The Chairman: Mr. Dinsdale, on the point of order.

Mr. Dinsdale: I specifically requested Mr. Mazankowski to see that we had a chance to have a look at the Post Office Department. The steering committee meetings go on in camera and you can say anything during the meeting. I agree with Mr. Rodriguez. Let us get on with the business.

• 1620

The Chairman: Mr. Collenette.

Mr. Collenette: I suggest that Mr. Dinsdale take the matter up with Mr. Mazankowski because obviously the internal communications in the Conservative Party are deplorable, much more deplorable than the postal service. In any event, the substance of my questioning, Mr. Chairman, is that I am absolutely sick and tired—I am the only member here from Metropolitan Toronto—of the level of criticism that is thrown at the Post Office, because we have a damn good postal system in this country. And I will say that here, I have said it in my constituency, and I will say it anywhere in Metropolitan Toronto. It is generally regarded that postal service in Metropolitan Toronto is poor. Of course there are a number of disruptions. But when there are labour disputes, then of course people do have a right to be somewhat upset at the curtailment of their postal service. But, given the fact that the conciliation is under way with the Canadian Union of Postal Workers, I do not propose to really talk too much about labour conditions because, as I say, this is under conciliation at the moment. But I am sick and tired of the level of criticism, especially coming from the Official Opposition, at the level of postal service. There are certain areas in Metropolitan Toronto, specifically the Weston Post Office, which I know the Postmaster General has been alerted to, where the situation is in desperate straits. But I represent a constituency where there are many highrise buildings, where there are many new immigrants to this country, whose names are perhaps not familiar to letter carriers or to sorters, and the number of complaints that I have from that particular area—it is named Flemingdon Park in my constituency—are minimal. And I think the level of service, certainly from the Don Mills Post Office, which is one of the five in my constituency, is absolutely excellent.

One of the problems, it seems to me, Mr. Chairman, when we talk about the Post Office, is that people unfairly assume that all the Post Office troubles can be laid at the doorstep of the rank and file workers. This just is not so. We are paying, in the postal services, as far as I am concerned, with perhaps benign neglect over many years, certainly the management. I

[Traduction]

Une voix: Touché.

Le président: M. Dinsdale invoque le Règlement.

M. Dinsdale: Je crois que M. Collenette essaie de perdre le plus de temps possible en invoquant des questions de privilège, pour qu'il nous reste le moins de temps possible pour poser des questions.

Le président: A l'ordre, je vous en prie. Les observations de M. Collenette seront prises sur son temps, c'est donc à lui de décider de ce qu'il veut faire.

M. Dinsdale: J'invoque le Règlement.

Le président: M. Dinsdale invoque le Règlement.

M. Dinsdale: J'ai demandé à M. Mazankowski de s'assurer que nous ayons la possibilité de recevoir les représentants du ministère des Postes. Le comité directeur se réunit à huis clos et vous pouvez dire ce que vous voulez pendant les séances. Je suis d'accord avec M. Rodriguez; venons-en au fait.

Le président: Monsieur Collenette.

M. Collenette: Pourquoi M. Dinsdale n'en parle-t-il pas à M. Mazankowski; j'ai l'impression que les communications au sein du parti conservateur sont déplorables, bien plus déplorables que le service postal. Quoi qu'il en soit, je reviens au sujet, monsieur le président, et je suis fatigué et écœuré—je suis le seul député du Toronto métropolitain présent ici—des critiques lancées contre les Postes parce qu'à mon avis, le service postal de ce pays est méchamment bon. Je le répète, je l'ai dit dans ma circonscription, je le répéterai n'importe où dans le Toronto métropolitain. On considère en général que le service postal à Toronto est mauvais. Evidemment, il y a des accidents de parcours. Mais en période de différend avec la main-d'œuvre, les gens sont assez justifiés de protester contre le désordre du service postal. Quoi qu'il en soit, puisque le Syndicat canadien des travailleurs postaux doit bientôt passer en conciliation, je ne parlerai pas plus des conditions de travail, car la question n'est pas encore réglée. Mais je suis fatigué et écœuré des critiques, surtout celles qui viennent de l'opposition officielle. Il y a certains secteurs du Toronto métropolitain, je pense plus particulièrement au bureau de poste Weston, où la situation est désespérée et le ministre des Postes en a été averti. Mais je représente une circonscription où il y a de grands immeubles d'appartements et beaucoup de nouveaux arrivés au pays dont les noms ne sont pas toujours très familiers aux postiers et aux trieurs; or, les plaintes que je reçois de cette région sont vraiment minimes—je parle de Flemingdon Park dans ma circonscription. Le service des bureaux de poste, surtout celui du bureau de poste de Don Mills, l'un des cinq de ma circonscription, est absolument excellent.

L'un des problèmes, monsieur le président, c'est que lorsque les Postes sont en cause, les gens prennent pour acquis que ce sont les travailleurs à la base qui sont responsables de tous les problèmes. Ce n'est tout simplement pas le cas. Pour ma part, je suis certain que nous payons aujourd'hui le prix de négligences passées, de la part de la direction en tous cas, négligences

[Text]

know in the last few years this has changed. We have brought a number of people, such as the Deputy Postmaster General, from private industry in to run what is essentially a plant. You know, it is a plant operation, it is a service, it has many similarities with private industry. I welcome these appointments, specifically the manager at South Central—I think his name is Bud Andrews—who used to work for a private company, Phillips. But he is a first-class individual and he is bringing up productivity at that plant in a phenomenal way, irrespective of the fact that there are some labour troubles.

But one of the complaints that I have, because I have many postal workers who live in my area, is the fact that at the supervisory category, Mr. Chairman, middle management, many of the people who occupy these positions are very intolerant in their attitudes, and they provoke the workers into walkouts and into situations that they otherwise would not want. I would like to know if there is a conscientious program that you have embarked upon to look at not only the Canadian Union of Postal Workers and their problems—and we know there are a lot of problems with that Union—but also some of the lower level management in some of your plants, especially around Toronto?

Mr. Corkery: I think we recognize that there are some individuals, as you define them . . . they are getting fewer as we progressively work with them in respect of the kinds of problems that they have—with whom you have to continue to spend a great deal of time and money on development as managers, more and more just to hang level rather than to improve, and we are doing this at all levels of the line management in the organization. And we have what I consider some very good innovations going in the development of manpower.

For example, Mr. Chairman, if you will let me enlarge a little bit, we have what we call a step program now which is basically aimed at seeking a competent supervisor to, start with, even before he is selected, to prescreen him, and to pretrain him a little bit. We have a program addressing the initial three or four months when he first becomes a supervisor. We have a six-months program that is going on across the whole country now that we call middle management development which involves one day a week over a six-month period, a full day plus about 20 hours of homework. It has to do with people relationships, aimed at ability to manage and to deal with people predominantly of that area. We have a senior management development program that is national in scope that takes the next level up. And we are doing the same thing as well in the functional organization down through the system.

I think we have a very complete plan now. You have to keep at it, you have to be willing to continue to spend time and money to keep that growing. And that is where we are.

[Translation]

qui ont peut-être été bénignes. Je sais que depuis quelques années cela a changé. Nous avons fait appel à un certain nombre de personnes de l'industrie privée, par exemple le sous-ministre des Postes, pour essayer de diriger ce qui en fait est une usine. Vous savez, cela fonctionne comme une usine, c'est un service, et c'est très souvent comparable à l'industrie privée. Ce sont des nominations qui me semblent très souhaitables, celles du gérant de South Central en particulier, je crois qu'il s'appelle Bud Andrews, qui travaillait avant pour une compagnie privée, Phillips. Il est très compétent et, en dépit des différends avec la main-d'œuvre, il est en train de faire remonter la production d'une façon phénoménale.

Mais il y a beaucoup de travailleurs postaux qui vivent dans ma région et l'une des plaintes que je reçois porte sur le fait qu'aux postes intermédiaires, au niveau des surveillants, très souvent les titulaires sont très intolérants et que ce sont eux qui provoquent les travailleurs, qui sont responsables des arrêts de travail, etc. Avez-vous envisagé de remettre en question non seulement le Syndicat canadien des travailleurs postaux et ses problèmes, nous savons que ce syndicat pose beaucoup de problèmes, mais également les cadres inférieurs de certains de vos centres, surtout dans la région de Toronto?

M. Corkery: Nous savons que certaines personnes, vous avez dit qu'elles étaient . . . il y en a de moins en moins, car nous essayons de discuter avec elles des problèmes qu'elles rencontrent. En tous cas, nous leur consacrons beaucoup de temps et d'argent, nous essayons de les pousser à évoluer, je parle ici des cadres inférieurs. D'autre part, nous avons fait quelques innovations excellentes au niveau de la main-d'œuvre.

Par exemple, monsieur le président, je vais essayer de vous expliquer comment cela fonctionne. Nous avons un programme progressif qui fonctionne de la façon suivante: nous commençons par chercher un surveillant compétent et, avant même qu'il ne soit choisi, nous lui faisons subir des tests et nous essayons de lui donner une formation anticipée. Un programme est prévu pour les trois ou quatre premiers mois où il occupe le poste de surveillant. Nous avons d'autre part un programme sur six mois, le programme de développement des cadres inférieurs, qui fonctionne dans tout le pays et qui porte sur une journée par semaine pendant six mois, une journée entière, plus environ 20 heures de travail personnel. Cela porte sur les relations avec les individus, les compétences pour diriger, les contacts avec la population donnée d'une région donnée. Nous avons un programme de développement des cadres supérieurs qui est de portée nationale également. D'autre part, nous procédons au même exercice pour l'organisation fonctionnelle dans tout le système.

Je crois que ce plan est maintenant très exhaustif. Évidemment, pour continuer à progresser, il faut continuer à investir et à faire des efforts. Voilà où nous en sommes.

[Texte]

• 1625

Mr. Collenette: Mr. Chairman, my final question. I would like to thank the deputy minister for his answer, which was enlightening, and to move on to some proposals that have been kicked around, certainly by the Official Opposition, concerning so-called improvements in the Post Office. One of their proposals, of course, is for a Crown corporation, and that is under discussion. The other is to take away the right to strike, which seems contradictory—to have a Crown corporation and then take away the right to strike. But that is what they are proposing.

One of the proposals that has emanated from a number of individuals, and certainly from the Conservative Party, is privatization, the selling-off of parts of the postal service. Mr. Chairman, the minister opened his remarks by talking about the fact that the Post Office does not make a profit. It would seem that in the postal service, making a profit is the last thing we should be after; we should be after an efficient postal system. You are in a service industry, where you are delivering to remote parts of the country, to constituencies like those of my honourable colleague from Parry Sound-Muskoka. It boggles the mind: if you sell off some profitable aspects of the postal service, like the parcel service, to UPS and these other outfits, you are going to increase the deficit, you are going to lower the morale even further in the Post Office.

I would like to know, Mr. Chairman, in conclusion, whether or not the minister has any particular comments on the whole concept of privatization in the Post Office.

Mr. Lamontagne: First of all, Mr. Chairman, if you would allow me, I would like to answer Mr. Collenette about the proposals that have been made by the opposition. As you mentioned yourself, every one of the propositions given by Mr. Ritchie we already are implementing; we are looking into a Crown corporation, we are trying to get our salaries in line with private enterprise, we are trying to have as much private contracting as we can. This is the question you are asking. You will find later on in the estimates that we have, for example, lowered our costs in transportation. We have done that by having more contracts as far as transportation is concerned. We are ready to do that and we will do it as much as we can.

However, as you just mentioned, let us not sell out to private enterprise. As you know, we are dealing at the moment with UPS, United Parcel Service. It would be very easy to let UPS take over delivery of our postal service, but I do not think that is the way to handle the thing. Where we can maintain the same quality and the same efficiency of services, we are open and we are looking into the matter of privatizing more and more if we can. But the postal service, the Post Office, Canada Post, belongs to Canadians; it does not belong to private corporations. We want to give the service that Canadians deserve, and if we give it to private enterprise obviously they will take whatever is more profitable and leave us with what is not profitable.

[Traduction]

M. Collenette: Monsieur le président, ce sera ma dernière question. J'aimerais remercier le sous-ministre pour sa réponse et passer à certaines propositions avancées notamment par l'opposition officielle à propos de prétendues améliorations du ministère des Postes. On propose, entre autres choses, bien sûr, la création d'une société de la Couronne et cette proposition fait à l'heure actuelle l'objet de discussions. D'autre part, on envisage de supprimer le droit de grève, ce qui semble contradictoire... D'une part créer une société de la Couronne et d'autre part supprimer le droit de grève. Quoi qu'il en soit, telles sont leurs propositions.

Certaines personnes et notamment des députés du parti conservateur ont proposé de confier certains services postaux au secteur privé. Monsieur le président, dans le cadre de sa déclaration d'ouverture, le ministre a dit que les Postes ne réalisaient pas de bénéfices. Il semble bien que c'est là la dernière chose que les Postes devraient chercher à faire; on devrait plutôt chercher à ce que les services postaux soient efficaces. Il s'agit d'un service, on distribue le courrier dans des régions éloignées de notre pays, dans des circonscriptions comme celles de mon honorable collègue de Parry Sound-Muskoka. Voilà quelque chose qui m'inquiète: En confiant à des entreprises comme UPS, entre autres, certains services rentables des Postes, comme le service des colis, on va accroître le déficit et démoraliser encore plus les membres du personnel.

Monsieur le président, en conclusion, j'aimerais savoir si le ministre a des remarques à faire à ce sujet.

M. Lamontagne: Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord répondre à M. Collenette à propos des propositions de l'opposition. Comme vous l'avez vous-même signalé, nous sommes actuellement en train de donner suite à chacune des propositions de M. Ritchie; nous envisageons la création d'une société de la Couronne, nous nous efforçons d'aligner nos salaires avec ceux du secteur privé, nous cherchons à signer autant de contrats que possible avec le privé. Vous avez posé cette question. Vous pouvez constater dans notre budget que, par exemple, nous avons réduit nos coûts dans le domaine des transports. Pour cela, nous avons conclu un nombre plus important de contrats de transport. Nous allons déployer tous les efforts possibles à ce propos.

Cependant, comme vous l'avez signalé, il ne faudrait pas brader nos services au secteur privé. Comme vous le savez, nous sommes actuellement en relations avec l'UPS, United Parcel Service. Il serait très facile de confier à UPS la distribution du courrier mais je ne pense pas que ce soit là une façon de régler le problème. Nous sommes ouverts, nous envisageons la possibilité de confier de plus en plus de services au secteur privé si cela nous est possible dans la mesure où nous pouvons assurer la même qualité et la même efficacité des services. Quoi qu'il en soit, les Postes canadiennes appartiennent aux Canadiens; elles n'appartiennent pas aux sociétés privées. Nous voulons que les Canadiens reçoivent les services qu'ils méritent, et, d'autre part, il est bien évident que le secteur privé va chercher à prendre les services les plus rentables et nous laisser ceux qui le sont le moins.

[Text]

That is where we must have a certain balance in how we privatize, as you mention, and what we do not privatize. But we are very open-minded on that, and if it is in the interest of a better administration, more efficiency, we are ready to do it and every case will be studied.

Mr. Collenette: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Collenette. Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to follow up on some comments Mr. Collenette made in the beginning. As I have perceived the Post Office over years of having to deal with it in one way or another, and also over a period as a parliamentary secretary in that area, I saw in the past, going back many years, a kind of para-military management that got out of step with the changing conditions, with the kind of people who were coming out of our schools. I happened to be also involved in the schools, and we are perhaps somewhat responsible for some of the people who did come out. Anyway, looking at it from both ends, it struck me years back, and it struck me when I was a parliamentary secretary, that it was extremely important that we do something about the managerial position of the Post Office. I know the deputy minister, Mr. Corkery, was instrumental, among others, at that particular point in setting up and trying to establish a managerial program that made some sense. I think it was badly needed. It struck me that this was one of the most important things that we have done; that we had a union situation within the Post Office that was, I think, a response to the kind of managerial situation you had. I was very excited about Arnprior I, Arnprior II, Arnprior III, and I am wondering at this stage, Mr. Minister and the deputy, how that is going and where it is moving to, because it seems to me that this is the great hope for many major changes in the future. I think the people present here can be identified with and were involved in this; I think it is to your credit and I would like the public to know a little bit about it.

• 1630

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, considering that you are mentioning history I would like Mr. Corkery to take the floor.

Mr. Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: Mr. Chairman, Mr. McRae I have lost count of Arnprior numbers, I think there were about six or so. For the benefit of the rest of the Committee, Arnprior basically is a training school that we send all the major directors of the departments from across the country, depending on the topic, to concentrate on specific areas. We have looked at making mechanization work better for us, for example, for a three-day session. We have looked at better relationships with our unions and how to accomplish that, and we have looked at better communications with our employees and how to achieve that. Really we have been putting all the brains that we have together and looked for the best possible solutions. It is

[Translation]

C'est donc là qu'il faut arriver à un certain équilibre. Quoi qu'il en soit, nous sommes très ouverts, et, si cela permet une meilleure administration, une plus grande efficacité, nous sommes prêts à prendre des mesures et chaque cas sera étudié.

M. Collenette: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Collenette. Monsieur McRae, vous avez la parole.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

Mes remarques feront suite aux premières questions de M. Collenette. Voici longtemps que, d'une façon ou d'une autre, j'ai affaire avec les Postes et j'ai également été secrétaire parlementaire dans ce domaine pendant une certaine période. C'est ainsi donc que j'ai pu constater qu'il existait en quelque sorte une gestion para-militaire qui n'a pas pu suivre le rythme d'évolution des conditions, qui n'a pas pu s'adapter à ceux qui sortaient des écoles. Il se trouve également que j'ai été enseignant et nous sommes peut-être dans un certain sens responsable de ceux qui sont sortis des écoles. Quoi qu'il en soit, j'ai toujours été frappé, quand j'étais secrétaire parlementaire également, par le fait qu'il était extrêmement important de prendre des mesures à propos des postes de gestion au ministère des Postes. Je sais que M. Corkery, le sous-ministre, a, entre autres, joué un grand rôle dans l'élaboration d'un programme sensé dans ce domaine. Je pense qu'on l'attendait depuis longtemps. Pour moi, c'était l'une des choses les plus importantes que nous ayons faites; si les relations ouvrières étaient mauvaises au sein des Postes, c'est je pense à cause de cette situation concernant la gestion. Les programmes Arnprior I, Arnprior II et Arnprior III m'ont considérablement intéressé et, monsieur le ministre, monsieur le sous-ministre, j'aimerais savoir quelle est la situation à ce propos à l'heure actuelle. J'aimerais savoir quelles sont les orientations que l'on va prendre parce que, à mon avis, cela nous permet d'espérer des modifications très importantes pour l'avenir. Je pense que l'on peut rendre hommage aux personnes présentes ici des efforts qui ont été déployés dans ce domaine et j'aimerais que le public soit un peu plus informé de la situation à ce propos.

M. Lamontagne: Monsieur le président, comme vous faites allusion à l'histoire, je demanderais à M. Corkery de prendre la parole.

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Monsieur le président, j'ai oublié quel est le nombre des programmes Arnprior; je pense qu'il y en a eu six. À l'intention des membres du Comité, je dirais qu'Arnprior est avant tout une école de formation où nous envoyons tous les principaux directeurs de tout le pays et où ceux-ci viennent étudier des sujets précis. Nous avons par exemple organisé un séminaire de trois jours visant à déterminer dans quelle mesure nous pourrions tirer meilleur profit de la mécanisation. Nous avons également cherché à améliorer nos relations avec nos syndicats et aussi à améliorer les communications avec nos employés. Nous avons déployé tous les efforts possibles pour arriver aux meilleures solutions. Ainsi, tout le niveau de ges-

[Texte]

basically total involvement in the management of business rather than the deputy or the Minister pass down edicts.

We have been very pleased with the results and we are going to continue to use that technique.

Mr. McRae: Previously, there was a sort of a trickle-down attitude—the idea that all orders just filtered down from the top. It seemed to me that one of the great advantages of the Arnprior experiment, and I hope, as you say, that it is going to be continued, was that you brought all of the people together and gave them some sense of being part of the corporation, the corporate structure.

Mr. Corkery: True.

Mr. McRae: Were the training programs that you are now doing with middle management, which I have heard some good things about from some of the local people in my constituency, originated or dreamed up or dealt with at Arnprior at some particular point?

Mr. Corkery: I think the general recognition Arnprior started but I think really we can give Toronto credit for it. The growth into the new facilities in Toronto was recognized as requiring a very significant change in management need: going from the old facilities that you well remember into those brand new ones where a highly mechanized environment required a different understanding of how to manage people. The then Postmaster Mr. Bacon, who has since retired, recognized he was going to be short of people, so he and three or four other personnel people created this middle management program which really started to grow from the grass roots. It is a self help program with a little bit of leadership thrown in. We have now spread it across the rest of the country. It is a program of getting involvement, of letting them decide what they need, of bringing the appropriate resources with them and teasing them into a training program. It has really produced and I am delighted with it.

Mr. McRae: At one particular point at Gateway, I think, there was an attempt by the manager there to keep together the people having worked together as teams.

Mr. Corkery: Yes.

Mr. McRae: I think the limit was 30 or something like that. You would keep the group together with the same supervisor because, in a very large post office or in a very large organization, one of the great difficulties is anonymity, the fact that no one knows you and so on. Is that being adopted, or is that continuing?

Mr. Corkery: I think that is the ideal for us. I think that is the preferred way to go in any manufacturing environment; rapport between a supervisor and his employees is critical; it has to be very good, and this is very difficult to foster if there is mobility in either one or the other. It is very, very difficult to achieve that in large plants where our volume changes and swings from floor to floor and product stream to product stream; you really need a mother or a father supervisor that looks after that group and that is the direction we are tending to go.

[Traduction]

tion est concerné, il ne s'agit plus que le sous-ministre ou le ministre signe des édits.

Nous sommes très satisfaits des résultats et nous allons continuer d'utiliser cette technique.

M. McRae: Auparavant, on pensait que tous les ordres venaient d'en haut. J'espère que l'on poursuivra l'expérience d'Arnprior, comme vous le dites, parce que, à mon avis, elle a eu pour grand avantage de permettre de réunir les gens et de leur donner le sentiment de faire partie d'une grande entreprise.

M. Corkery: C'est exact.

M. McRae: Certains de mes électeurs m'ont parlé en bien des programmes de formation des cadres moyens. J'aimerais avoir des précisions à ce sujet. Ont-ils été élaborés à Arnprior à un moment ou à un autre?

M. Corkery: On pense en général qu'ils ont été lancés à Arnprior mais c'est à Toronto qu'il faut rendre hommage à ce propos. Du fait des nouvelles installations à Toronto, on a estimé qu'il était nécessaire de procéder à des modifications pour ce qui est de la gestion; vous vous souvenez des anciennes installations; on est passé à des installations hautement mécanisées ce qui exigerait des techniques différentes en matière de gestion. M. Bacon, qui était alors directeur du bureau et qui depuis a pris sa retraite, voyant qu'il allait connaître une pénurie de personnel a décidé, avec trois ou quatre autres personnes, de lancer ce programme à l'intention des cadres intermédiaires. Le programme est donc en fait parti de rien. Il s'agit en quelque sorte d'un programme d'autoformation avec un peu d'encadrement. Il a maintenant été étendu à l'ensemble du pays. On les laisse décider ce dont ils ont besoin, on leur fournit les ressources nécessaires, et on les incite à organiser le programme de formation. Il a donné des résultats positifs et j'en suis fort satisfait.

M. McRae: Je pense que le directeur de Gateway s'était efforcé de maintenir ensemble les employés qui avaient travaillé en équipe.

M. Corkery: Oui.

M. McRae: Je pense que la limite était de trente environ. Le groupe reste ensemble et garde le même surveillant parce que, dans les bureaux de poste importants le grand problème c'est celui de l'anonymat, personne ne vous connaît et ainsi de suite. Est-ce que l'on continue d'appliquer cette méthode?

M. Corkery: Pour nous, c'est l'idéal. Je pense que c'est la meilleure méthode pour n'importe quelle entreprise; les rapports entre le surveillant et ses employés sont très importants; il faut que ces rapports soient excellents et il est très difficile qu'il en soit ainsi quand le niveau de mobilité est élevé. Il est très difficile de parvenir à cet objectif dans les centres importants où les volumes varient, où la situation n'est pas la même entre les différents niveaux et entre les différents produits; il faut vraiment un surveillant pour s'occuper de chaque groupe et c'est dans cette voie que nous nous orientons.

[Text]

In the smaller plants we do not have this problem. For Thunder Bay, for example, that is not the problem; it is when you start to get into larger plants that it gets to be difficult. This is the ideal; it is the preferred direction for us to go.

Mr. McRae: Whatever the problem has been at Thunder Bay it seems to have improved.

M. Corkery: I think so.

Mr. McRae: One last question. There has been some concern about a new policy initiated or about to be initiated for redirects, that you are going to cut out all redirects, redirected mail. Is that being considered? Or was that just one of those rumours that gets around, gets everybody excited, and then disappears? It was brought to my attention a month or so ago that all mail misaddressed would be sent back to its . . .

• 1635

Mr. Corkery: Okay. We use different sets of words, and I was trying to place what you are talking about. There are two kinds of phrases: one is when we talk about redirecting, which is what your letter carrier does when he has a letter saying that you have moved and he has to send it on. That is what we call redirecting.

Mr. McRae: Yes.

Mr. Corkery: I was pausing because, at the moment, we are in discussions with the letter carriers about using a new technique in doing it.

Mr. McRae: No, that was not it at all.

Mr. Corkery: That is the intent.

Internally, inside the building, to go back to the old days when it was just, perhaps, Ottawa or anywhere, we prided ourselves on our ability to find you. Now, more and more that is becoming a problem and we are losing a lot of those skills in finding where you are. That is what we call directory service, when the letter and the address do not jibe and we do not know what to do with it. Basically, the approach we are taking is one of saying that if it is a letter in the city and you could have just as easily have looked it up in the telephone book, we are sending it back, we are not forwarding it on. This is because you really should know that the address has changed and you had better look it up. If we send it on for you, you will never know, but if you are coming to us from outside the country, or if you are coming from one city to the other, the intent is that we would continue to forward it. Basically, we go to the telephone books, the Might directories, or this sort of thing to look it up, or to anyone who has some old knowledge.

Mr. McRae: But you are not going to send back a letter that does not have the proper code on it?

Mr. Corkery: Oh, no, no, no, no, never.

Mr. McRae: It is just that it is not recognizable and . . .

Mr. Corkery: If you do not have the appropriate address and we do not know what to do with it, sometimes we are able to trace it down. We get ones like doctor so and so, Canada; we keep a register of all the doctors, all the professions in

[Translation]

Ce problème ne se pose pas dans les petits centres, à Thunder Bay par exemple. Dans les centres plus importants, la situation est difficile. Tel est donc l'idéal, telle est l'orientation que nous avons choisie.

M. McRae: Quel que soit le problème à Thunder Bay, il semble que la situation se soit améliorée.

M. Corkery: Je le pense.

M. McRae: Permettez-moi de poser une dernière question. On a exprimé quelques préoccupations à propos d'une nouvelle politique qui a ou qui va être lancée. Elle concerne le courrier à réexpédier. Est-ce qu'on envisage vraiment cela ou s'agit-il seulement d'une de ces rumeurs qui circule, pique la curiosité de tout le monde et disparaît ensuite? Il y a environ un mois, on m'a fait savoir que tout le courrier mal adressé serait renvoyé à son . . .

M. Corkery: C'est bien. Nous utilisons des mots différents, et j'essayerais donc de comprendre ce dont vous parlez. Il y a deux termes utilisés: d'abord la réorientation, service effectué par le facteur lorsqu'il a une lettre indiquant que vous avez déménagé, ce qui l'oblige à faire suivre le pli. C'est ce que nous appelons la réorientation.

M. MacRae: Oui.

M. Corkery: Je réfléchissais ici car à l'heure actuelle, nous discutons avec les facteurs à propos d'une nouvelle technique permettant d'effectuer ce travail.

M. McRae: Non, ce n'est pas du tout cela.

M. Corkery: Eh bien c'était l'objectif visé.

Maintenant, pour ce qui est du courrier interne et ce qui se passe à l'intérieur des installations, si je retourne au bon vieux temps à Ottawa ou ailleurs, nous étions fiers de pouvoir vous retracer. De nos jours, cela devient de plus en plus difficile et nous perdons beaucoup de ces connaissances permettant de vous retracer. C'est ce que nous appelons le service d'orientation, lorsque la lettre et l'adresse ne concordent pas et que nous ne savons pas quoi en faire. Notre attitude est de dire lorsqu'il s'agit de courrier local que l'expéditeur aurait très facilement pu trouver l'adresse dans l'annuaire téléphonique, et nous le renvoyons donc, nous ne le faisons pas suivre. Cela, parce que l'expéditeur devrait vraiment savoir que le destinataire a changé d'adresse et qu'il devrait se donner la peine de faire des recherches. Si, au contraire nous faisons suivre la lettre, vous ne le saurez jamais, mais si vous nous adressez du courrier de l'étranger ou si vous envoyez une lettre d'une ville à une autre, nous le faisons suivre. Nous consultons surtout les annuaires téléphoniques, les annuaires Might ou ce genre de document ou quiconque sait quelque chose.

M. McRae: Mais vous n'allez pas renvoyer une lettre sur laquelle n'est pas inscrit le bon code postal?

M. Corkery: Oh, non, non, jamais.

M. McRae: C'est que ce n'est pas reconnaissable et . . .

M. Corkery: Si vous n'avez pas bien adressé le courrier et que nous ne sachions pas quoi en faire, il est possible que nous puissions retracer le destinataire. Nous pouvons retrouver les gens comme les médecins par exemple, au Canada; nous avons

[Texte]

Canada, so they go and look up the doctors; if they find his initials they will forward it to him. If it is coming from another country, we would continue to do that, to the best of our ability. But if it is mailed across the city to that doctor, and has a wrong address, if there is a return address it will go back, we will not forward it. Basically, we want to teach you to look it up. We cannot afford to look it up for you any more—that is the other side of it.

Mr. McRae: All right. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. Brisco.

Mr. Brisco: Thank you, Mr. Chairman. With reference, first of all, to the comments made by a member opposite a moment ago about the postal service and criticism levelled by the Opposition, the Conservative Opposition, I think it should be recorded that I understand that South Central is in the member's riding, that he has some 4,000 postal workers. He has a very vested interest in speaking out in that fashion.

I am concerned, however. Within my riding, and as a former postal worker, I can go to employees on a first-name basis, I know many of them on a first-name basis. Where the difficulty lies, sir, is with the authorities on high within the union structure, who would generate a policy of social apathy amongst the employees of the Post Office and suggest that you, the inside postal worker, not have any social connection whatsoever with management. That kind of garbage, sir, is social apathy of the worst order—that you do not go fishing with them, that you do not bowl with them, that you do not dance with his wife at a community function. That is disruptive of a community, whether it is a community of 2,000 or 200,000. I think that is a shameful, and an irresponsible, way for senior union officials to dictate to rank-and-file workers. I do not think you will find, generally speaking, that rank-and-file workers will accept that kind of mandate, they are too much individuals unto themselves.

Where the other problem lies, sir—and I heard Mr. Collette remark about these “clots” in middle management, these “dummies”—is the fact, sir, that middle management is not in a position to bargain for their salaries and frequently they find themselves working at the same level, or below the level, of the people they are supposed to manage. I wonder what the Post Office is doing about that?

I would also like an indication as to what the Post Office is doing in saving money.

[Traduction]

un index de tous les médecins, de toutes les professions au Canada, ce qui permet de retracer le médecin en question; si l'on retrouve ses initiales le courrier lui sera acheminé. Si le courrier vient de l'étranger nous continuerons de notre mieux à le faire suivre. Toutefois, s'il s'agit d'une lettre de courrier local adressée à ce médecin et si elle est mal adressée, on la renverra à l'expéditeur si son adresse est indiquée. Nous ne la ferons pas suivre. Nous voulons vous apprendre à faire des recherches. Nous ne pouvons pas nous permettre de les faire à votre place maintenant—cela c'est l'autre côté de la médaille.

M. McRae: C'est bien. Merci, monsieur le président.

Le président: Merci monsieur McRae. Monsieur Brisco.

M. Brisco: Merci, monsieur le président. Je voudrais commencer par faire écho aux observations faites par un député ministériel il y a un moment à propos du service postal et des critiques adressées par l'Opposition conservatrice à ce sujet. Je crois qu'il convient de faire inscrire au procès-verbal que je sais bel et bien que South Central se trouve dans la circonscription du député en question et que 4,000 de ses commettants sont des employés des postes. Il a donc tout intérêt à faire de tels commentaires.

Je suis toutefois préoccupé par la situation. En tant qu'ancien employé des postes, je puis communiquer avec les employés des postes de mon comté en les appelant par leur prénom, j'en connais beaucoup d'entre eux par leur prénom. Mais là où on trouve des difficultés, monsieur, c'est dans les hautes sphères du syndicat, chez les dirigeants qui créent une politique d'apathie sociale chez les employés des postes et suggèrent aux travailleurs des postes de n'avoir aucun contact social avec les représentants de la partie patronale. Ce genre de politique abjecte monsieur, entraîne la pire forme d'apathie sociale—propose que vous n'alliez pas à la pêche avec ces gens, que vous ne jouiez pas aux quilles avec eux, que vous ne dansiez pas avec la femme d'un d'entre eux lors d'une activité sociale. C'est cela qui fait éclater une communauté, qu'elle comprenne 2,000 membres ou 200,000. Je crois que c'est une honte et un geste tout à fait irresponsables de la part de dirigeants syndicaux, c'est-à-dire de dicter aux travailleurs de la base le comportement qu'ils doivent suivre. En général, je ne crois pas que ces travailleurs de la base acceptent ces directives. Ils sont beaucoup trop individualistes, soucieux de leurs propres intérêts.

J'en arrive à l'autre problème, monsieur, qui se trouve au niveau des cadres moyens; j'ai entendu la remarque faite par M. Collette à propos de ces «imbéciles» occupant les postes de cadres moyens; de fait, monsieur, les gens occupant ces postes ne sont pas en mesure de négocier leur traitement et il arrive souvent qu'ils travaillent au même niveau ou à un niveau inférieur à celui des subalternes qu'ils sont sensés administrer. Je me demande ce que le ministère des Postes fait pour remédier à cela?

J'aimerais également savoir comment le ministère s'y prend pour économiser de l'argent.

[Text]

• 1640

Recently I picked up a really beautiful book in the Toronto Post Office. It is in both official languages. It is a lovely, slick piece of propaganda that describes the history of the Post Office. It is a beautiful production. But goddamn it, we cannot afford that kind of stuff right now.

I also picked up a slick folder that was filled with sheets and pages of descriptive information about how the Post Office functions, in both official languages—and I do not say that in a derogatory sense, but it has no application in my riding. It would have been a lot better if it had been in Russian or in Italian. But my goodness, what is the cost of that kind of propaganda? It is not necessary. What people really want is service; they do not want to be sold and told how good the Post Office is and then faced with the deficit we are dealing with today.

So I would like to know, how many of those slick propaganda exercises in the past year has the Post Office engaged in, at what cost? What was the distribution, where did they go across this country and why? Who authorized it?

Now to return to some very basic and elementary concerns, I would like to ask what is happening to the policy of the Post Office on the use of money packets for lottery tickets; more particularly in light of the fact that some organizations handling lottery tickets are doing so as a charitable venture and they now find they have to pay well in excess of the previous going rate for these money packets. In order to mail out lottery tickets, as I understand it, they must use money packets. That is a new regulation. I would be pleased to be corrected if I am wrong. But the point has been made to me, and I have made the point to the Minister in a letter to him of April 21, to which he has not yet had an opportunity to reply, that a money packet tends to draw it to the attention of some rarely dishonest worker within the postal system that, indeed, this package is worth something; whereas if it is registered or goes in regular mail, that inference is not there.

Mr. Corkery perhaps would be in a position to correct me if I am incorrectly stating the case. Perhaps he would like to comment on that and on the production of these propaganda slicks, as I refer to them, which are being sent out across the country.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lamontagne: First of all, Mr. Chairman, I would like to mention that we have in the Post Office six major unions, and as you mentioned, communication is more difficult with some than with others. At the moment we are, as you know, in conciliation with CUPW and we are in negotiation with the Letter Carriers. In part it is going well; in part it could be better, but it is improving. And considering we are at that

[Translation]

Dernièrement, je suis allé chercher un très beau livre rédigé dans les deux langues officielles, qui se trouvait au bureau de poste de Toronto. Il s'agit d'un très habile et bel ouvrage de propagande racontant l'histoire du service des postes. Il s'agit d'un très bel ouvrage, mais bon Dieu, nous ne pouvons pas nous permettre ce genre de chose à l'heure actuelle.

J'ai également pris un dossier très bien présenté et qui contenait des feuillets de renseignements sur le fonctionnement du service postal, dans les deux langues officielles—et je ne veux pas sembler par là m'opposer à cette chose, mais dans ma circonscription cela est sans objet. Il aurait été beaucoup plus utile de rédiger les textes en russe ou en italien. Mais pour l'amour du ciel, quel est le coût de ce genre de propagande? Elle n'est pas nécessaire. Ce que les gens veulent vraiment c'est du bon service; ils ne veulent pas qu'on essaie de les persuader à grands frais de l'excellence du service des postes pour ensuite se faire rappeler le déficit auquel nous faisons face aujourd'hui.

Je voudrais donc savoir combien de tels ouvrages de propagande le ministère des Postes a publiés l'année dernière et à quel prix. Où les a-t-on distribués dans notre pays et pourquoi? Qui a autorisé cela?

Passons maintenant à des préoccupations fondamentales et élémentaires; j'aimerais savoir ce qui se passe au sujet de la politique des Postes canadiennes relative à l'utilisation des enveloppes «paquets d'argent» destinées aux billets de loterie; plus précisément à la lumière du fait que certaines organisations chargées des billets de loterie le font à titre bénévole et se rendent compte maintenant qu'elles doivent payer beaucoup plus que le taux antérieur pour se procurer ces paquets d'argent. A ce que je sache, si on veut mettre les billets de loterie à la poste on doit utiliser les paquets d'argent, en raison d'un nouveau règlement. J'aimerais qu'on me corrige si j'ai tort mais on a attiré mon attention sur ce fait et à mon tour j'ai évoqué ce fait dans une lettre du 21 avril et adressée au Ministre, à laquelle il n'a pas encore eu l'occasion de répondre, d'après lequel un paquet d'argent a tendance à attirer l'attention des quelques travailleurs malhonnêtes qu'on trouve dans les services postaux; il est certain que ce paquet a une certaine valeur. Par ailleurs, si on fait passer le colis par le courrier enregistré ou par le courrier normal, on ne s'expose pas à ce que ces travailleurs songent au contenu de l'enveloppe.

M. Corkery est peut-être en mesure de me corriger si je fais des affirmations inexactes à ce sujet. Il voudra peut-être également faire ses observations sur les documents de propagande, comme je les appelle, qu'on envoie partout au pays.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lamontagne: En premier lieu, monsieur le président, j'aimerais mentionner qu'il existe au ministère des Postes six principaux syndicats, et ainsi que vous l'avez mentionné, les rapports sont plus difficiles avec certains qu'avec les autres. Vous n'ignorez pas qu'à l'heure actuelle, nous sommes en conciliation avec le Syndicat canadien des postiers et en négociation avec les facteurs. Cela se déroule bien en partie et pour

[Texte]

stage at the moment, I do not want to comment about difficult communications between unions and top union management and all that. I reserve my remarks, maybe, until after they are settled. But at the moment we are working very hard towards getting much better communication. Even with CUPW it is getting better.

As far as middle management being able to negotiate their own salaries is concerned, I think that is not true, in a way. They have their own association, they have their own union, and there is no discrepancy between level of management and level of employees. They can negotiate and it is part of a whole program. I have never heard anybody complaining about that.

Mr. Brisco: Well, I have; that is why I raised it.

Mr. Lamontagne: Well, you can have a particular case. In a way, I have too. Some people have written to me that they are not satisfied with their classification or they are not satisfied this or that. Most of the time they are wrong. They forgot something. But we answer them and we try to give them justice, because we have no urging not to be just to our workers, when we can.

As far as the slick propaganda is concerned, I think I would call it very informative . . .

Mr. Brisco: And very costly.

Mr. Lamontagne: If you had a corporation which did \$1,300 million worth of business, I think you would need an information program, you would need information for the people, especially when we have 23 million shareholders. I think they have the right to know the Post Office does for them, what are our problem, what we intend to do to improve the service, and all that. As far as the cost is concerned, I do not know if the men from Finance can do it, but I think it would be very hard to tell you what this costs. We have a program of \$8 million a year for publicity and information and it is a package deal. We might be right on some of them; of a publicity package and information package. Every corporation . . . I am sure General Motors is wasting its money on some publicity; they do not know that but they are wasting it. I think it is the same thing for us. I think we put up the package and we hope that we are right and if we find out that we do not get the information properly and we do not get it to the right people then we try to change it. But that is part of the game of being a big service like we are and we have to give the service to the people in information.

[Traduction]

le reste, cela pourrait se passer un peu mieux mais les choses s'améliorent. Comme nous en sommes à cette étape présentement, je ne désire pas faire de remarques à propos de la difficulté qu'il y a à établir des rapports entre les syndicats et les dirigeants des syndicats et tout ce qui s'y rapporte. Je vais peut-être attendre que toutes ces questions soient résolues avant de donner mon avis. Toutefois, nous travaillons très fort afin d'améliorer les communications et les choses s'améliorent, même en ce qui concerne le syndicat des postiers.

Pour ce qui est des cadres intermédiaires qui ne sont pas en mesure de négocier leur propre traitement, dans un sens je crois que ce n'est pas vrai. Ces employés disposent de leur propre association et de leur propre syndicat et il n'existe donc aucun écart entre les cadres intermédiaires et les employés. Ils sont en mesure de négocier et cela fait partie d'un programme global. Je n'ai jamais entendu de plaintes à ce sujet.

M. Brisco: Eh bien, moi j'en ai entendues, et c'est pour ça que j'ai soulevé la question.

M. Lamontagne: Il peut toujours y avoir un cas isolé. Dans un sens, moi aussi j'ai connaissance de certains de ces cas. En effet, certaines personnes m'ont écrit pour me dire qu'elles n'étaient pas satisfaites de leur classification ou d'autres choses. Dans la plupart des cas, elles se sont trompées, elles ont oublié quelque chose. Mais nous leur répondons et tentons de leur faire justice car nous n'avons aucune envie de ne pas être justes envers nos travailleurs lorsque nous sommes en mesure d'agir en leur faveur.

Pour ce qui est de la propagande habile, pour ma part, je l'appellerais plutôt un ensemble de renseignements très utiles . . .

M. Brisco: Et très dispendieux.

M. Lamontagne: Si vous faisiez partie d'une société dont l'actif atteignait 1,300 millions de dollars je crois que vous verriez la nécessité de mettre sur pied un programme d'information; il vous faudrait renseigner les gens, particulièrement lorsqu'il y a 23 millions d'actionnaires. J'estime que ces derniers ont le droit de savoir ce que les Postes canadiennes font pour eux, quels sont nos problèmes, et ce que nous avons l'intention de faire pour améliorer le service, etc. Pour ce qui est des coûts, je ne sais pas si les employés des finances peuvent les calculer, mais je crois qu'il serait très difficile de vous le dire. Nous avons mis sur pied un programme de publicité et d'information de 8 millions de dollars par an, et il s'agit d'un ensemble. Nous pouvons avoir raison sous certains aspects et nous tromper sous d'autres. Cela fait partie d'une unité d'ensemble de publicité et de l'unité d'ensemble d'information. Chaque société gaspille de l'argent ainsi sans le savoir—je suis certain que la General Motors gaspille de l'argent dans ses entreprises de publicité. D'après moi, la même chose se passe chez nous. Nous avons élaboré un ensemble et nous espérons avoir raison et si nous nous rendons compte que nous ne communiquons pas bien nos renseignements, et que nous n'atteignons pas les gens avec lesquels nous devrions communiquer, alors, nous tentons de modifier les choses. Mais cette situation fait partie des règles du jeu lorsqu'on est une entreprise de service comme c'est notre cas, et nous devons fournir un service d'information au public.

[Text]

• 1645

Mr. Brisco: That is the problem. You are spending the money on the slicks instead of giving them service.

Mr. Lamontagne: That is your opinion.

Mr. Brisco: I have a final question, Mr. Chairman.

Mr. Lamontagne: Do you mind, Mr. Chairman, if you want the answer about these money packets. Mr. Corkery can do it.

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: I am not sure I can. The only comment I would make is that the money packets are registered and are treated like they are registered through the system. I think I heard you say that you were thinking they were not treated and concerned that they might be identified and get different treatment.

Mr. Brisco: Is the money packet not \$3.25 and straight register \$1.25 plus \$1.30 for a one-pound envelope?

Mr. Corkery: You have got me on the rates. But basically I know they are inside the registered room and they are controlled just as if they are registered.

Mr. Brisco: But at a premium.

Mr. Corkery: Oh, yes.

Mr. Brisco: My final question, if I may, is with reference to the profit motive. On the profit motive the Chairman will recall the very lengthy debate that we had with Air Canada where we were talking about the contemplation of profit. The thrust of the arguments was not necessarily on a profit but work towards the management that would generate the situation where we might move into a profit situation.

I hardly agree in a public service of this nature that profit is perhaps not to be contemplated in the real sense but certainly the impetus of a profit motive is to raise the standards of the service to the point where you can reach a break-even level. It would be very acceptable to the taxpayers of Canada, certainly much more acceptable than the current deficit.

Mr. Lamontagne: On this question I find it very easy to answer because I was here when we discussed Air Canada problems; I was on the Transportation Committee. When some people mentioned that Air Canada should be profit-oriented or profit-motivated, some people said they had another duty to do across Canada and that was to try to get the best fare possible to have Canadians travel across Canada at the cheapest rate so that they can see their country.

It is the same thing with the Post Office. We are not here to make money. We are here first to give a service and we are here to try to do it as efficiently as possible, at the lowest cost possible to the taxpayers. Our motivation is not necessarily to make a profit. Otherwise, we do like Air Canada. We had a

[Translation]

M. Brisco: C'est bien là le problème. Vous dépensez votre argent en belle publicité, plutôt que de fournir le service au public.

M. Lamontagne: C'est vous qui le dites.

M. Brisco: J'ai une dernière question, monsieur le président.

M. Lamontagne: Monsieur le président, si vous permettez, M. Corkery est en mesure de répondre au sujet de ces paquets d'argent.

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Je ne suis pas certain de pouvoir le faire. La seule chose que je voudrais dire, c'est que les paquets d'argent sont recommandés et traités comme un colis recommandé dans le système. Je crois vous avoir entendu dire qu'on ne les traitait pas ainsi et vous vous inquiétez qu'on puisse peut-être les déceler et les traiter différemment.

M. Brisco: Est-ce qu'il n'en coûte pas \$3.25 pour obtenir un paquet d'argent alors qu'une enveloppe recommandée coûte \$1.25 plus \$1.30 lorsqu'elle pèse une livre?

M. Corkery: Je suis incapable de vous répondre au sujet des taux. Toutefois, je sais que ces paquets se trouvent dans la salle affectée aux colis recommandés et qu'on les surveille tout comme s'il s'agissait de colis recommandés.

M. Brisco: Mais le prix de ces services est supérieur.

M. Corkery: Oui, c'est vrai.

M. Brisco: J'en arrive à ma dernière question, qui porte sur le désir de réaliser des bénéfices. A ce sujet, le président se rappellera d'une très longue discussion que nous avons eue avec les représentants d'Air Canada lorsque nous abordions la possibilité de réaliser des bénéfices. L'essentiel des arguments n'insistait pas nécessairement sur l'obligation de réaliser des bénéfices, mais sur celle de travailler à la mise en place d'une administration qui pourrait engendrer une situation de rentabilité.

Je conviens que dans un tel service public, il ne faille peut-être pas envisager de véritables bénéfices financiers, mais il est certain que l'esprit sous-tangente pousse à faire monter la qualité du service à un point tel qu'on peut atteindre le niveau de rentabilité. Cela serait certainement très acceptable pour les contribuables, certainement beaucoup plus que le déficit actuel.

M. Lamontagne: Il m'est très facile de répondre à cela, car j'étais ici lorsque nous avons discuté des problèmes d'Air Canada; je faisais partie du comité des transports. Lorsque certains ont affirmé qu'Air Canada devrait s'orienter vers la réalisation de bénéfices, ou trouver dans les bénéfices la motivation du travail, d'autres ont dit qu'il y avait un autre devoir dont il devait s'acquitter à l'échelle nationale et cela, c'était d'offrir les meilleurs tarifs possibles aux Canadiens, afin qu'ils puissent visiter leur pays aux prix les plus faibles.

Il en va de même pour les services postaux. Nous ne sommes pas ici pour réaliser des bénéfices, notre premier objectif est de fournir un service et nous existons pour desservir les gens de la façon la plus efficace, au prix le plus avantageux pour les contribuables. Nous ne sommes pas nécessairement motivés par

[Texte]

fare between New York and Quebec; it was not paying so they cut it out. If it does not pay me to send the mail to the Yukon, I am not going to cut the mail off; I have to give it. It is my duty.

Mr. Brisco: I thought you were going to mail me back to my riding, Mr. Lamontagne.

The Chairman: Order, please. Thank you, Mr. Brisco. Mr. Rodriguez.

Mr. Rodriguez: Yes, Mr. Chairman. First of all, I am delighted to hear that the Minister is not going to say anything about communications between CUPW and the Postmaster General as it may exacerbate relationships at a very crucial moment. Certainly it is a switch from hearing him on the CBC the other day making a very revealing statement that communications between CUPW and the Post Office management has deteriorated. It is revealing to hear those insights from the Minister.

I want to ask about some specific things in the Post Office. Is there any overtime done in the Post Office in sorting the mail and getting the mail out? I would like to know the amount of man-hours in overtime in the Post Office in the last year. Then I presume there are still such things as casual workers in the Post Office and I want to know how many casual workers you still have in the Post Office and whether those are given as numbers of persons or man-years or man-hours or whatever unit is used to describe it. I am interested in that, up to the most up-to-date figure you have for that.

• 1650

I presume you do not have that handy so I presume I will get it shortly.

Mr. Chairman, the Minister or some of his officials may want to comment. I see he has brought half of the Post Office Department so maybe somebody will answer as to the extent of breakdowns in this automated equipment we have. I presume there are breakdowns, at least I gather that from some of the comments made as to why mail is either getting chewed up or delayed—because there are breakdowns in the automated equipment. Therefore, I am interested in knowing if the cost of fixing that automated equipment when it breaks down comes out of the operating costs. I look at the estimates on 19-8 and I see Mechanized Plant Modifications, not Halifax equipment or Montreal equipment, and I notice some amounts in the estimates. I want to know if the taxpayers are paying for the fixing of that broken down, new automated equipment which cost us \$1 billion.

That leads me to then ask if we have copies of the guarantees that went with the purchase of that equipment. I want to see what the terms are in our purchasing that equipment from Germany. Does it include a cost which they have to take up for fixing the equipment? If not, if we are paying for it, I want to

[Traduction]

le désir de gagner de l'argent. Autrement, nous ferions la même chose qu'Air Canada; cette société desservait la ligne New York-Québec, qui n'était pas rentable, et on l'a donc supprimée. Mais dans notre cas, s'il n'est pas rentable d'envoyer le courrier au Yukon, nous n'allons pas mettre fin au service postal; nous devons le fournir, c'est notre devoir.

M. Brisco: Je croyais que vous alliez m'expédier jusque dans ma circonscription, monsieur Lamontagne.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Merci, monsieur Brisco. Monsieur Rodriguez.

M. Rodriguez: Oui, monsieur le président. Premièrement, je suis ravi d'entendre que le ministre ne divulguera rien à propos de l'état des communications existantes entre le syndicat canadien des postiers et le ministre des Postes, et étant donné que cela pourrait exacerber la situation à un moment crucial. Cela nous change certainement de ce qu'il disait l'autre jour au réseau «CBC» alors qu'il a fait une déclaration très révélatrice au sujet de la détérioration des rapports entre le syndicat des postiers et la partie patronale du ministère des Postes. Il est assez révélateur d'entendre le ministre émettre ses idées.

Je veux poser certaines questions précises au sujet du service postal. D'abord, est-ce qu'on fait des offres supplémentaires aux Postes, dans les services de tri et d'expédition du courrier? J'aimerais savoir à combien se chiffrent les heures de travail supplémentaire effectuées au ministère des Postes l'année dernière. Par ailleurs, je suppose qu'il existe encore des travailleurs occasionnels dans le service postal, et j'aimerais savoir combien ils sont et si on comptabilise le nombre de personnes ou d'années-hommes ou d'heures individuelles de travail ou une autre unité quelconque. Cela m'intéresse et j'aimerais avoir le chiffre le plus récent qui porte là-dessus.

Je suppose que vous n'avez pas ce renseignement en main et que je le recevrai donc sous peu.

Monsieur le président, le ministre ou certains des hauts fonctionnaires qui l'accompagnent ont peut-être des observations à faire. Je remarque qu'il a amené la moitié du personnel du ministère des Postes et il se trouvera donc quelqu'un pour répondre à la question relative aux pannes que subit le matériel automatisé. Je suppose qu'il y en a des pannes, enfin je me permets de conclure cela sur la foi de commentaires indiquant les raisons pour lesquelles le courrier se fait déchiqueter ou retarder—c'est parce qu'il y a des pannes du matériel automatisé. J'aimerais donc savoir si les frais de réparation de ce matériel sont tirés à même les coûts de fonctionnement. Lorsque j'examine le Budget à la page 19-8 et que je regarde la rubrique Modifications à l'établissement mécanisé, par le matériel de Halifax ou de Montréal, et que je regarde les sommes qui sont consacrées à cela dans le budget, soit 1 milliard de dollars, j'aimerais savoir si ce sont les contribuables qui doivent payer cette réparation.

Cela m'amène à demander si nous avons des exemplaires des garanties qui ont été accordées lorsque nous avons acheté le matériel. J'aimerais voir quels sont les termes auxquels l'achat de ce matériel provenant d'Allemagne a été soumis. Y a-t-il une disposition prévoyant la réparation aux frais du fabricant?

[Text]

know how much it cost us in the last year to fix that equipment. Does the Minister want to speak on this?

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, Mr. Rodriguez, first of all, I would like to tell you that I know you are aware of the working conditions of the workers. You always claim in the House that you are a great defender of that. I would like to tell you that I also have the greatest of respect for workers. My reputation in Quebec City . . . I have been there for 12 years, and with a large number of unions and workers and we have never lost a day in 12 years. So that means, I think, that we have to be very understanding of the workers problems. I am still in the same position here and have the same feeling. But sometimes I think you have to tell the truth because some people might make one believe otherwise. That is what I meant when I said that communication was probably what you were raising. But I just said a few moments ago that it was improving, so it is one for one.

Let us see, what is next? As far as the other questions are concerned, I think I would prefer some of my management people to answer because some of them are a little bit complicated. But when you ask if we have overtime, casuals and all that, yes, we do have because—and I will repeat it again—our main objective at the Post Office is to deliver the mail, and we have to take all the means possible to deliver. So when our normal workers are not sufficient or they do not go fast enough, we have to use others. But the figures will be given to you.

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: Mr. Chairman, I will try to respond. It is very difficult to give you man-years or a head count, but I can give it to you in percentages.

Mr. Rodriguez: You can send it later on.

Mr. Corkery: No, I think it is easier . . . at least maybe this will give you a feel for it. You asked the question of overtime and the question of casuals. If you consider that you need a block of man-years or man-hours to process all the mail, and that in some plants the volume changes 40 per cent every day in the demand, we have to have some degree of flexibility. So the way we arrive at that is that at this stage about 85 per cent of our staff is full time, about 10 per cent of it is part time and the remaining 5 per cent is made up of about 3 per cent in overtime and 2 per cent in casuals. That is about the distribution of the work force in the broadest terms. Now it varies in the plants across the country, but if I look at it at my level that would be the distribution.

Now the second question, if I can read my writing, had to do with breakdowns in machinery. I think what we are talking about here is the normal failure of a piece of machinery—a part wears out, a part snaps off during the process and is replaced with another part. It is not the kind of situation where

[Translation]

Sinon, si nous assumons ces coûts, j'aimerais savoir à combien ce sont chiffrées les réparations de l'année dernière. Le ministre désire-t-il répondre à cela?

M. Lamontagne: Monsieur le président, monsieur Rodriguez, j'aimerais premièrement vous dire que je suis conscient du fait que vous vous préoccupez des conditions de travail des employés. En Chambre, vous affirmez toujours être un grand défenseur des travailleurs. Je voudrais vous assurer que moi aussi j'ai le plus grand respect pour les travailleurs. Ma réputation à cet égard a été acquise à Québec, où j'ai été pendant douze ans en contact avec un grand nombre de syndicats et de travailleurs sans avoir perdu une seule journée de travail. Je crois que cela signifie que nous devons faire preuve de grande compréhension à l'égard des problèmes des employés. Je n'ai pas changé et mes sentiments sont les mêmes mais je crois qu'il faut parfois rappeler cette vérité car certaines personnes pourraient croire le contraire. C'est ce que j'entendais lorsque je disais que vous vouliez probablement parler du problème de communication mais j'ai dit il y a quelques instants que les choses s'amélioreraient.

Voyons, qu'elles sont les autres questions? Je préférerais que certains de mes administrateurs y répondent, étant donné que certaines d'entre elles sont assez compliquées. Je peux tout de même vous répondre au sujet des heures supplémentaires et des travailleurs occasionnels et vous dire qu'en effet, nous en avons, car je le répéterai encore une fois, notre principal objectif au ministère des Postes est de livrer le courrier, et nous devons faire tout en notre pouvoir pour assurer ce service. Il s'ensuit donc que lorsque nos travailleurs réguliers ne sont pas en nombre suffisant ou lorsqu'ils ne vont pas assez vite, nous devons recourir à d'autres. Mais on vous donnera les chiffres là-dessus.

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Monsieur le président, je vais tenter de répondre. Il est très difficile de vous donner le nombre d'années-hommes ou le nombre d'employés mais je puis vous communiquer des pourcentages.

M. Rodriguez: Vous pourrez m'envoyer cela plus tard.

M. Corkery: Non, je crois qu'il est plus facile . . . enfin cela vous donnera peut-être une idée de la situation. Au sujet des heures supplémentaires et des travailleurs occasionnels, si vous estimez avoir besoin d'un bloc d'années-hommes, ou d'heures individuelles de travail pour traiter tout le courrier, et que dans certaines installations le volume fluctue de 40 p. 100 à chaque jour, nous devons faire preuve d'une certaine souplesse. Pour ce faire, nous sommes dotés de 85 p. 100 d'employés à plein temps, d'environ 10 p. 100 d'employés à temps partiel et d'un dernier 5 p. 100 constitué d'environ 3 p. 100 de travail effectué en heure supplémentaire et de 2 p. 100 de travail effectué par des travailleurs occasionnels. C'est grosso modo, la répartition de la main-d'œuvre. Cela varie évidemment en fonction de la région du pays mais d'après moi cela constitue la répartition.

Maintenant, la seconde question qui, si je réussis à lire mon écriture, portait sur les pannes de matériel. Je crois qu'il s'agit ici de problèmes mécaniques normaux—une partie s'use, une partie se décroche pendant le travail et est remplacée par une autre. Il ne s'agit pas d'une situation où le fabricant nous a

[Texte]

the manufacturer has a bad piece of equipment and we are in an argument with him. That is not the situation. It is the normal kind of manufacturing, maintenance adjustment as you process. It is just the same as what you get into if you make light bulbs; if the machine breaks down you move to the next machine while you replace the parts or change the bearing. That is the kind of situation we are into with the equipment, and that is an ongoing process. It may be down five minutes, it may be down for two hours, depending on what it is in a particular piece of machinery. That is the normal, mechanized process in any industry and we are no different.

• 1655

Now you used the term "guarantees". We really do not have a problem, that I am aware of, that somebody has failed a guarantee. No, no problems.

Mr. Rodriguez: So what you are saying to me is that with this mechanized equipment, there are no breakdowns as a result of a need for servicing the equipment or of some malfunction of the equipment. Now I am not talking about breakage through normal wear and tear on the machine; I am talking about a malfunction of the machine that may be related to its design, may be related to . . .

Mr. Corkery: I am not aware of any situation at the moment. Now I could be wrong, but I am not aware of any situation, in which we are into a technological argument on a breakdown with any of our major suppliers of major equipment, because of an argument over the contract; what he has provided for us, is what we are using. The maintenance, and the ongoing part of it, in this whole mechanization program is really related to the ongoing failure and start that you get in a normal situation. I am not aware of anything else.

You use the term "Made in Germany", there was the other one. All the equipment we are buying to my knowledge is made in Canada.

Mr. Rodriguez: Did you not buy some Telefunken machines?

Mr. Corkery: They are made in Canada. As a matter of fact those are made in Ajax. Those are flat sorters made in Ajax. They have a link, but it is a Canadian manufacturer. It is a branch, or whatever it is, but they are made in Canada with Canadian employees, yes.

Mr. Rodriguez: That is what I am asking you.

Mr. Corkery: Yes.

Mr. Rodriguez: Okay. In response to some *Globe and Mail* articles relating to scandal in the post office in Toronto, thefts and damage of people's property in the mails, you established an inquiry with a fellow by the name of Colin Hubling. Can you tell us what the terms of reference of this one-man inquiry are? I would be happy if you could table them.

I have had a report, Mr. Minister, from North Bay that certain management in the North Bay post office is threatening employees with subpoena to appear before this one-man

[Traduction]

fourni des pièces de mauvaise qualité et qui entraîne des protestations. Il ne s'agit pas de cela mais de l'adaptation normale découlant de la fabrication et de l'entretien de matériel lorsqu'on commence à l'utiliser. C'est la même chose lorsqu'on fabrique des ampoules électriques; s'il y a une panne, vous utilisez la machine suivante pendant que vous remplacez la pièce ou changez le coussinet. C'est ce genre de situation que nous connaissons avec le matériel et il s'agit d'un processus permanent. La panne peut durer cinq minutes ou deux heures, c'est selon le genre de pièce qui fait défaut. Il s'agit du déroulement normal des choses lorsqu'il y a du matériel automatisé dans quelque industrie que ce soit et la situation n'est pas différente chez nous.

Vous avez utilisé le terme «garanties». A ce que je sache, il n'y a pas de problème là, il n'y a personne qui ne se soit pas conformé à une garantie. Non, aucun problème.

M. Rodriguez: Vous mentionnez donc au sujet de ce matériel mécanisé qu'il n'existe pas de panne résultant du besoin d'entretien ou d'un défaut de fonctionnement. Je précise que je ne parle pas des pannes découlant de l'usage normal et de l'usure des machines mais d'un mauvais fonctionnement qui peut être lié à un défaut de fabrication, lié à . . .

M. Corkery: Je n'ai pas entendu parler d'une telle situation à l'heure actuelle. Je peux me tromper mais je n'ai pas entendu parler de carences techniques ayant entraîné une panne ou des dispositions boiteuses du contrat ayant entraîné un différend avec aucun de nos principaux fournisseurs de matériel. Nous utilisons ce que les fournisseurs nous ont envoyé. Quant au problème permanent d'entretien, cela est normal dans notre programme de mécanisation comme cela l'est dans toute autre situation. Je n'ai pas entendu parler d'autre chose.

Vous avez utilisé le terme «Fabriqué en Allemagne». A ma connaissance, tout le matériel que nous achetons est fabriqué au Canada.

M. Rodriguez: N'avez-vous pas acheté des machines Telefunken?

M. Corkery: Elles sont fabriquées au Canada, plus précisément à Ajax. Il s'agit de trieuses. Il existe un lien avec l'étranger, il s'agit d'une succursale, ou quelque chose d'approchant mais le fabricant est canadien, les machines sont fabriquées au Canada par des employés canadiens.

M. Rodriguez: C'est ce que je vous demandais.

M. Corkery: Oui.

M. Rodriguez: Très bien. Passons à une autre question. A la suite d'articles parus dans le *Globe and Mail* au sujet de la situation scandaleuse des Postes à Toronto, des vols et des dommages causés à la propriété du public dans le courrier, vous avez institué une enquête en recourant au service d'un dénommé Colin Hubling. Pouvez-vous nous dire quel est le mandat de cette enquête menée par un seul homme? Je serais très heureux de pouvoir les déposer.

Monsieur le ministre, j'ai reçu un rapport provenant de North Bay d'après lequel certains cadres des Postes de cette ville menacent leurs employés d'une assignation à comparaître

[Text]

inquiry. I want to know whether you are aware of this process. Could you investigate this question of intimidating the work force with possible subpoena before this committee?

Mr. Corkery: Mr. Chairman, there is a commission established under the Post Office Act, Mr. Hubling is the Chairman, basically to address the accusations that appeared fundamentally in the *Globe and Mail* and I believe in *The Star*, and any other related accusations related to those kinds of issues.

North Bay got involved because the president of the local in North Bay made a statement to the press related to it, with information. He either has been or will be called before that commission to give evidence: what did he mean; what facts did he have as support.

Mr. Rodriguez: I am not talking about that chap; I am talking about employees within the post office in North Bay.

Mr. Corkery: It would depend really on the information that came out. The way that is established as a Royal commission—I should not call it a Royal commission, but it is a commission—they have the right to subpoena witnesses. If the evidence starts to show that somebody has been involved or has evidence or has information, he would be asked to appear.

Mr. Rodriguez: But my point is that in effect it is not good for management-worker relationships for the management to be threatening the workers. It may very well be a worker who has no information at all. If the Chairman of this one-man committee thinks that there is someone there, well subpoena him.

Mr. Corkery: Yes, that is correct.

Mr. Rodriguez: But do not relay the message through middle management.

Mr. Lamontagne: That is correct, but we are not aware that it has happened.

Mr. Rodriguez: Could you check that out? That has been a report.

Mr. Lamontagne: We will check it out.

Mr. Rodriguez: The other thing I want to ask the Minister about, and which I noticed on page 5, is something that has always concerned me, Mr. Minister; that is the whole question of the move to automated equipment. For example, we moved to very expensive automated equipment when in effect a large part of the mail we handle of course consists of bills; companies billing individuals, and people mailing their payments back; in effect we are now moving to an electronic process of payment transfer of billing by electronic process. I understand that people from your department have already been to Bell Canada talking to them about using a telegraphic system: picking up a phone, phoning a Zenith number, giving the message; there it is put on the Telex or whatever and then it is sent down, say, to Toronto—if you were sending a message to your mother or brother or whomever—then it is torn off the machine and sent out.

[Translation]

devant le comité d'enquête. J'aimerais savoir si vous avez entendu parler de cela. Pouvez-vous faire enquête au sujet de cette intimidation de la main-d'œuvre au moyen d'une assignation?

M. Corkery: Monsieur le président, une commission dont M. Hubling est le président a été établie en vertu de la Loi sur les postes. Son mandat est principalement d'étudier les accusations parues avant tout dans le *Globe and Mail* et, je crois, dans le *The Star* ainsi que toute autre accusation connexe.

Les gens de North Bay ont été visés parce que le président du local de North Bay a fait une déclaration à la presse à ce sujet, renseignements à l'appui. S'il n'a pas déjà comparu, il sera appelé à comparaître devant la Commission pour témoigner. Il devra dire ce qu'il entendait lorsqu'il a fait sa déclaration; il devra également fournir les faits à l'appui de ses dires.

M. Rodriguez: Ce n'est pas de cet homme que je veux parler; je songeais aux employés de North Bay.

M. Corkery: Cela dépend des renseignements qui se sont dégagés de cela. Le mandat d'une commission royale—je ne devrais pas parler d'une commission royale, mais il s'agit d'une commission—autorisée d'assigner les témoins à comparaître. S'il y a des preuves que des gens ont participé à la situation ou s'ils ont des faits ou des renseignements à communiquer, on lui demandera de témoigner.

M. Rodriguez: Mais ce que je veux faire valoir, c'est qu'il est nocif pour les relations patronales-ouvrières de menacer les travailleurs. Il peut bien s'agir d'un travailleur qui n'a aucun renseignement. Si le président de cette commission d'un seul membre estime qu'une personne doit comparaître, il émet une assignation.

M. Corkery: Oui, c'est juste.

M. Rodriguez: Il ne passera toutefois pas par les cadres intermédiaires.

M. Lamontagne: C'est exact, mais nous n'avons pas entendu dire que cela se soit passé.

M. Rodriguez: Pouvez-vous vérifier cela? C'est ce qu'on a laissé entendre.

M. Lamontagne: Nous le ferons.

M. Rodriguez: L'autre question que j'aimerais poser au Ministre, que j'ai remarqué à la page 5, m'a toujours préoccupé; il s'agit de toute cette question de l'automatisation. Par exemple, nous avons commencé à utiliser du matériel automatisé très dispendieux alors qu'en fait une proportion importante du courrier que nous traitons est constitué de factures: de factures envoyées aux particuliers par les sociétés et de paiements renvoyés par les particuliers à ceux qui leur ont envoyé ces factures; de fait, nous sommes en train d'établir un processus électronique de transfert des paiements, de facturation. Je crois savoir que les employés de votre ministère ont été à la société Bell Canada afin de les renseigner au sujet d'un système télégraphique; ce système permet de composer un numéro Zenith et de donner le message; il est ensuite acheminé par télex ou un autre moyen, jusqu'à Totonto, par exemple—dans le cas où vous envoyez un message à votre mère ou votre frère ou quiconque—ensuite il est retiré de la machine et expédié.

[Texte]

• 1700

It seems to me all these things are done with a blindfold. We put in \$1-billion pieces of equipment to sort mail when a large part of that mail will become obsolete as we develop electronic transfer payments for billing, and other means of communication.

The Post Office got itself into a \$1-billion expenditure. Now they have discovered this other possibility, so we are running after Bell. Are we getting into the telegraphic means of communication again? And are we going to have a telegraphic arm of the Post Office? Have studies been done to look at these things? Where are we headed in the Post Office with respect to communications? I want to know, as a member of this Committee and, I am sure, as a shareholder in the Post Office.

Mr. Lamontagne: I understand your concern, Mr. Rodriguez. It is a very technical question and I will ask Mr. Corkery to answer.

Mr. Corkery: Mr. Chairman, may I correct the record concerning some information I gave Mr. Rodriguez before?

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: You asked a question about "Made in Germany". I have been reminded that the first off, the first piece of equipment, was made in Germany. That is, no doubt, what we have heard. Basically, the plan was to take the first one as a test model, to bring it into the country and, if it passed all our tests and requirements, then to make the balance of the production run in Canada. So I am wrong, I forgot about that particular piece that was coming in. That was part of the original contract.

If I may continue, sir? Related to what is going on in electronic funds transfer and this whole area, we have an obligation to look to the future, away out. And that, in this area, is what we are looking at, as is every other postal administration in the world, to try to see what the future holds and how we can take advantage of it or bend with it. Hopefully, there is a market-place there for us. One of the places where we have already established a foothold is, I think, what you are referring to when you talk about getting into the telegraphic systems. We have a contractual arrangement with CNCP Telegraph that we call Telepost, which is a product line available today. You can phone into a telegraph office with a message, they will put it on the Telex network to go through to a post office at the receiving end; we will tear it off, put it in a Telepost envelope and deliver it the next morning—for a fee.

That is the first step into the electronic movement of mail, rather than flying it or moving it by truck. It is just one piece. It is a very specialized kind of market, it is being used by the automobile industry for recalls, for example. It is ideal for them, they can multiply it and put it across the country. It is becoming a very attractive item in our portfolio of products that we are trying to sell.

[Traduction]

Il me semble que tout cela se fait avec un bandeau sur les yeux. Nous achetons pour un milliard de machinerie pour trier le courrier tandis qu'une grosse partie de ce courrier disparaîtra avec l'introduction du transfert électronique de fonds, de facturation électronique et d'autres moyens de communication.

Le ministère s'est mis un milliard de dollars de dépenses sur le dos. Maintenant, il a découvert cette nouvelle possibilité alors nous courrons après Bell. Reviendrons-nous au télégraphe? Le ministère sera-t-il assorti d'un bureau de télégraphie? A-t-on fait des études à ce propos? Vers quoi les postes se dirigent-elles en matière de communications? Je veux le savoir en ma qualité de membre de ce comité et aussi en ma qualité j'en suis sûr, d'actionnaires du ministère des postes.

M. Lamontagne: Je comprends vos préoccupations, monsieur Rodriguez. C'est une question très technique et je demanderais à M. Corkery de vous répondre.

M. Corkery: Monsieur le président, j'aimerais corriger une erreur que j'ai faite en répondant à M. Rodriguez tout à l'heure.

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Vous avez posé une question concernant l'étiquette «fabriqué en Allemagne». On vient de me rappeler que la première pièce avait été fabriquée en Allemagne. C'était sans doute ce que nous avons entendu. Il s'agissait tout d'abord d'acheter une première machine, de lui faire subir des épreuves, et, si les résultats étaient probants, de produire les autres au Canada. Donc, je me suis trompé, j'avais oublié cette machine. Cela faisait partie du contrat d'origine.

Vous me permettez de continuer, monsieur? En ce qui concerne les transferts électroniques de fonds et tout ce domaine, nous devons tout de même étudier l'avenir et ce, à long terme. Donc, nous faisons comme toutes les administrations postales de tous les autres pays, nous essayons de voir quel sera l'avenir pour pouvoir soit en tirer avantage, soit suivre le courant. Nous espérons qu'il y aura tout de même un marché pour nous. Nous espérons déjà avoir établi une tête de point et c'est de cela que vous parlez, je crois bien; lorsque vous parlez des systèmes télégraphiques. Nous avons un accord contractuel avec les télégraphes, CN, CP, nous appelons cela un télé-poste, et c'est disponible aujourd'hui. Vous n'avez qu'à téléphoner à un bureau de télégraphie, leur dire quel est le message, le message se rend au bureau de poste le plus près du destinataire par télex ou la bande de télex est alors mise dans un enveloppe télé-poste et livrée le lendemain matin... contre bons écus sonnante et trébuchants, évidemment.

C'est une étape de la livraison électronique du courrier, par opposition à la livraison par avion ou par camion. Il ne s'agit que d'un article de courrier. C'est un marché très spécialisé qui sert, par exemple, à l'industrie automobile pour ses rappels. C'est idéal pour eux, ils n'ont qu'à multiplier le message et le faire livrer partout au pays. C'est une «marchandise» très intéressante de notre portefeuille de produits que nous avons à vendre.

[Text]

Mr. Rodriguez: Yes, but how . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Rodriguez: Put me down please, Mr. Chairman, for the second round.

The Chairman: It is past 5 o'clock and there is another committee called for 5 o'clock in this room.

Mr. Rodriguez: Is the Minister coming back?

The Chairman: We have a prospective day, Monday evening at 8 p.m., which we left open for the Post Office if the Committee so desired.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I would like to thank the Minister and his officials for appearing before us this afternoon. We will stand Votes 1 and 5.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

M. Rodriguez: Oui, mais comment . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Rodriguez: Mettez mon nom sur votre liste pour le deuxième tour, s'il vous plaît, monsieur le président.

Le président: Il est déjà 17 h 00 et quelques minutes, et il y a un autre comité qui se réunit à 17 h 00 dans cette même salle.

M. Rodriguez: Le ministre reviendra-t-il?

Le président: La réunion de 20 h 00 de lundi pourrait être réservée aux Postes, si le comité le désire.

Des voix: D'accord.

Le président: Je remercie le ministre et ses fonctionnaires d'être venus ici cet après-midi. Les crédits 1 et 5 sont réservés.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From the Post Office Department:

Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General.

Du ministère des Postes:

M. J. C. Corkery, sous-ministre des Postes.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 34

Thursday, June 8, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 34

Le jeudi 8 juin 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1978-79 under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1978-1979 sous la rubrique
TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,
Minister of Transport.

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang,
Ministre des Transports.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Béchar	Crosbie
Benjamin	Dionne (<i>Kamouraska</i>)
Bussi	Douglas
Cadieu	(<i>Bruce-Grey</i>)
Condon	Flynn

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

Forrestall	McCain
Lapointe	McKenzie
Loiselle	McRae
(<i>Saint-Henri</i>)	Murta
Mazankowski	Roy (<i>Laval</i>)—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Wednesday, June 7, 1978:

Mr. Murta replaced Mr. Dinsdale
Mr. Mazankowski replaced Mr. Darling
Mr. Forrestall replaced Mr. Brisco
Mr. Crosbie replaced Mr. Scott
Mr. Towers replaced Mr. Fraser
Mr. McKenzie replaced Mr. McCain
Mr. Cadieu replaced Mr. Halliday

On Thursday, June 8, 1978:

Mr. Benjamin replaced Mr. Rodriguez
Mr. McCain replaced Mr. Towers

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mercredi 7 juin 1978:

M. Murta remplace M. Dinsdale
M. Mazankowski remplace M. Darling
M. Forrestall remplace M. Brisco
M. Crosbie remplace M. Scott
M. Towers remplace M. Fraser
M. McKenzie remplace M. McCain
M. Cadieu remplace M. Halliday

Le jeudi 8 juin 1978:

M. Benjamin remplace M. Rodriguez
M. McCain remplace M. Towers

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 8, 1978
(36)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:37 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Béchar, Benjamin, Campbell (*LaSalle-Emard-Côte Saint-Paul*), Collette, Condon, Lapointe, McCain, McKenzie, McRae and Murta.

Other Member present: Mr. Oberle.

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

Witness: Mr. W. M. McLeish, Administrator—Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, March 1, 1978, relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979. (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Wednesday, March 15, 1978*).

The Chairman called Votes 1 and 5 relating to the Department of Transport.

The Minister and the witness answered questions.

At 5:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 8 JUIN 1978
(36)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 37, sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Béchar, Benjamin, Campbell (*LaSalle-Emard-Côte Saint-Paul*), Collette, Condon, Lapointe, McCain, McKenzie, McRae et Murta.

Autre député présent: M. Oberle.

Comparait: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Témoin: M. W. M. McLeish, administrateur—Administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 1^{er} mars 1978, portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. (*Voir procès-verbal et témoignages du mercredi 15 mars 1978*).

Le président met en délibération les crédits 1 et 5 portant sur le ministère des Transports.

Le ministre et le témoin répondent aux questions.

A 17 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 8, 1978

• 1536

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence.

We will resume consideration of the main Estimates for the Fiscal Year Ending March 31, 1979. I will call call Votes 1 and 5 relating to the Department of Transport.

TRANSPORT

A—Department—Departmental Administration Program
Budgetary

Vote 1—Departmental Administration—Operating
expenditures—\$57,525,000

Vote 5—Departmental Administration—Capital expendi-
tures—\$17,793,000

The Chairman: Just before we go to the Minister, for the information of the members, we will be sitting on Monday, June 12, at 8.00 p.m. with the Post Office, Tuesday, June 13, at 9.30 a.m. with Justice Emmett Hall on Thursday, June 15, at 9.30 a.m. with Professor Fred Anderson, who is the Chairman of the Prairie Rail Action Committee, and there is a possible meeting—we will have to verify that further—on Friday, June 16, at 9.30 a.m.

We have the pleasure of having with us this afternoon the Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport. If the Minister does not have any opening comments, the first questioner is Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Over the past year, members of the opposition and many other groups across Canada have been calling for an independent air inquiry into air incidents and air crashes that have been taking place in Canada. I would just like to refer to a recent editorial in the *Winnipeg Tribune*. It says:

There needs to be an inquiry into air safety throughout Canada. At least a year ago, there was a call for such an inquiry after it was revealed that enforcement of air safety regulations is a big problem in Canada, particularly in remote areas.

They go on to say:

Air safety is not getting the priority it demands in Canada. The Transport ministry is responsible for air safety and should be held responsible.

and they made reference to the crash in Cranbrook in February when 43 people lost their lives.

Just this afternoon in question period, it was brought up by the member for Kootenay West that there have been another three or four incidents of vehicles on the runways prior to planes landing at Cranbrook. So it would appear that there is a serious breakdown in communications in the department since

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 8 juin 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre, je vous prie. Nous avons le quorum voulu pour entendre les témoignages.

Nous reprenons l'étude du Budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. Je mets aux voix les crédits 1 et 5 portant sur le ministère des Transports.

TRANSPORTS

A—Ministère—Programme de l'administration centrale.
Budgétaire

Crédit 1—Administration centrale—Dépenses de fonc-
tionnement—\$57,525,000.

Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capi-
tal—\$17,793,000.

Le président: Avant de donner la parole au ministre, j'aimerais rappeler aux membres du Comité que nous siégerons le lundi 12 juin, à 20 heures, alors que nous aurons comme témoins des représentants du ministère des Postes; le mardi 13 juin, à 9 h 30, le témoin sera M. le juge Emmett Hall, et le jeudi 15 juin, à 9 h 30, le témoin sera le professeur Fred Anderson, président du Prairie Rail Action Committee; il y aura peut-être une autre réunion le vendredi 16 juin, à 9 h 30, mais ce n'est pas encore définitif.

Nous avons le plaisir d'accueillir cet après-midi l'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports. Si le ministre n'a pas de déclaration préliminaire à faire, la parole est à M. McKenzie.

M. McKenzie: Je vous remercie, monsieur le président. Depuis un an, les députés de l'opposition et plusieurs autres groupes à travers le Canada demandent la tenue d'une enquête indépendante sur les incidents et accidents aériens qui se produisent au Canada. J'aimerais vous citer des passages d'un éditorial paru récemment dans le *Winnipeg Tribune*. Il dit:

Il faut qu'on procède à une enquête sur la sécurité aérienne dans tout le Canada. Il y a un an au moins qu'on a demandé la tenue d'une telle enquête après qu'on eut révélé que le respect des règlements de sécurité aérienne constitue un problème grave au Canada, particulièrement dans les régions éloignées.

Et on y dit plus loin:

La sécurité aérienne ne jouit pas de la priorité qu'elle devrait avoir au Canada. C'est le ministère des Transports qui est chargé de la sécurité aérienne et il devrait donc être tenu responsable.

Et l'on y fait allusion à l'écrasement d'un appareil à Cranbrook, en février, où 43 personnes ont perdu la vie.

Cet après-midi, au cours de la période de questions, le député de Kootenay-Ouest a mentionné qu'à trois ou quatre reprises, des véhicules se trouvaient sur les pistes juste avant que des appareils n'atterrissent à Cranbrook. Il semblerait donc qu'il y ait un grave court-circuit dans les communications

[Texte]

this first incident took place, and obviously there has not been too much done at Cranbrook to improve the situation there.

Also, in April of this year, the Grand Council, Treaty No. 9, the Association of Treaty No. 9 Chiefs, who are located in Timmins, Ontario, sent an extensive document to the Prime Minister and other members of Parliament. I imagine the Minister has had his copy. They also sent a letter along stating that

For many years, we have tried to convince the Federal Government that a Royal Commission should be established to investigate the problems of air transportation in Northern Ontario.

and they have listed their particular concerns in regard to air safety.

This is a rather extensive document. I cannot read the whole document because of time limitations, but I just want to read into the record some of their concerns, Mr. Chairman. They state:

There is an appalling lack of proper air navigational aids, weather facilities and all-weather day and night airports. The mode of operation has in the large part changed very little since the nineteen thirties. The further North you go, the more bush flying ethic prevails.

Also, they have been requesting an inquiry since 1975, they state in their document, and they point out, Mr. Chairman and Mr. Minister, that since 1970 there have been more than 520 airplane accidents in Ontario, north of a line between Ottawa and Georgian Bay. One hundred and seven people have died in those accidents. Between January to November, 1976, there were 57 accidents which claimed the lives of 13 people, and the Transport ministry officials estimate there were almost equal numbers of incidents in the same period, such as fuel caps off, sliding off runways, near collisions in the air and faulty plane maintenance.

• 1540

Also, they go on to state in their document that they feel one of the reasons the Ministry does not want to have a full-scale inquiry into the air-safety problems in that area is because it would harm the Minister by causing some embarrassment to him, and they were making reference to your Canadian Transportation Accident Investigation Commission.

Of course, this has arisen before, to tread easily on air safety because of embarrassment to the Minister. The first evidence we had of that was in May of last year when we had that Telex from Mr. Bolduc advising his inspectors to go easy because there might be some potential political implications and the possibility of embarrassment to the Minister.

Then there was further evidence of this recently when Mr. Ken Maley was at the hearings into the Cranbrook crash and stated that air disasters should be investigated by experts, not laymen. Maley also complained that MOT federal investigators were subject to political interference. Mr. Maley also

[Traduction]

au ministère depuis le premier incident du genre, et l'on ne semble évidemment pas avoir fait tellement d'efforts pour améliorer la situation à Cranbrook.

En avril de cette année, également, le grand conseil du Traité n° 9, ou plutôt l'association des chefs du Traité n° 9, installée à Timmins (Ontario), a fait parvenir au premier ministre et à d'autres députés un document assez fourni. Je suppose que le ministre en a reçu un exemplaire. Le document était accompagné d'une lettre dans laquelle les chefs disaient:

Il y a des années que nous tentons de convaincre le gouvernement fédéral de la nécessité d'établir une commission royale d'enquête pour étudier les problèmes du transport aérien dans le Nord de l'Ontario.

Et ils ont énuméré les secteurs qui les inquiètent le plus en ce qui concerne la sécurité aérienne.

Il s'agit d'un document assez fourni. Je ne peux pas le lire en entier parce que nous sommes limités par le temps, mais je voudrais mentionner certaines de leurs préoccupations, monsieur le président. Ils disent:

Il y a une pénurie flagrante d'aides convenables, à la navigation aérienne d'installations météorologiques et d'aéroports ouverts jour et nuit et accessibles par tous les temps. Il n'y a pratiquement eu aucune modification depuis les années trente. Plus on avance vers le Nord, plus on utilise les méthodes du vol de brousse.

Ils ajoutent dans leur document qu'ils demandent la tenue d'une enquête depuis 1975 et ils font remarquer, monsieur le président et monsieur le ministre, que depuis 1970, il y a eu plus de 520 accidents d'avion en Ontario, au nord de la ligne reliant Ottawa et la baie Georgienne. Cent sept personnes ont perdu la vie dans ces accidents. Entre janvier et novembre 1976, il y a eu 57 accidents, qui ont coûté la vie à 13 personnes, et les hauts fonctionnaires du ministère des Transports estiment que dans la même période, il y a eu presque autant d'incidents, comme les bouchons des réservoirs de carburant qui étaient enlevés, les dérapages en dehors des pistes, des quasi-collisions dans les airs et un entretien défecueux des appareils.

Ils disent également dans leur document qu'à leur avis, si le ministère ne veut pas ordonner la tenue d'une enquête complète sur les problèmes de sécurité aérienne dans la région, c'est en partie parce que ces résultats pourraient être embarrassants pour le ministre et donc lui être nuisibles, et ils font allusion à votre Commission canadienne d'enquête sur des accidents de transport.

On a déjà parlé de ces précautions qu'il fallait prendre en ce qui concerne la sécurité aérienne, afin de ne pas embarrasser le ministre. Nous en avons eu une première preuve en mai de l'an dernier, lorsque nous avons pris connaissance d'un télex envoyé par M. Bolduc pour avertir ses inspecteurs d'y aller doucement, de peur de provoquer des répercussions politiques éventuelles et d'embarrasser le ministre.

Nous en avons encore eu une autre preuve dernièrement, lorsque M. Ken Maley a déclaré, lors des audiences au sujet de l'accident de Cranbrook, que les désastres aériens devraient faire l'objet d'une enquête par des spécialistes et non pas par des profanes. M. Maley a également fait remarquer que les

[Text]

noted that federal officials came to the inquiry without copies of transcripts of PWA regulations, and that the transcripts of communications before the crash turned out to have been written by a PWA pilot.

Also, Mr. Chairman, the Indian chiefs have listed a number of incidents that they are concerned about. They point out that pilots are being forced to fly up to 19 hours per day, seven days a week, in excess of the legal limits of 10 hours per day. One pilot had to take a breathalizer after his plane failed to travel 20 miles toward its destination in one hour of flying time. Pilots fly without mandatory engine inspections and falsify records to cover up facts. Owners tell pilots to quit if they refuse to fly aircraft without radios or navigational equipment. Planes are overloaded and not properly serviced.

Also, in the aircraft accident report put out by your department last year in regard to the crash at Pickle Lake, it clearly indicates there was an overload condition on the aircraft. That and a failure of the landing gear to contract were factors in the accident. Your own report goes on to say:

Inspection and enforcement action by Transport Canada was not effective in correcting the deficiency of the carrier.

This was a report from last year.

This goes right back to 1973 and a report I commented on before in regard to the crash of a DC3 at Rimouski, Quebec, which clearly states that the pilot of the plane had a medical which stated that he was unfit for a commercial licence, but he was still flying. Obviously, there was no follow-up after the pilot of this particular aircraft was found unfit to fly. This is one of the most damaging documents I have ever read against your department, in this Rimouski air crash. The Ministry of Transport had been aware of the carriers non-compliance for some time but had not effectively enforced the provisions of ANO 72.

The problem has been with us for many years. It is of concern to members of Parliament and different groups. I would like to ask the Minister today what action he is going to take on the Indian band's request for an inquiry in light of the statements made by the member for Kootenay West in the House today that there are going to be other infractions in Cranbrook. Could he just explain what he intends to do about this report from the Indian chiefs?

Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport): Mr. Chairman, I should observe first of all, in case anyone is misled by the remarks by Mr. McKenzie, that most of what he is reading is a lot of old hat and a lot of misstatement as well. I am not going to take the time to try to sift through it because I think the record practically shows all of it in the past, in terms of what was old and what was just a complete distortion of any situation. I find it fairly painful on behalf of my department to

[Translation]

hauts fonctionnaires fédéraux se présentaient à l'enquête sans avoir des exemplaires des règlements de la PWA, et que l'on a découvert que le compte rendu des communications s'étant déroulées avant l'accident avait été rédigé par un pilote de la PWA.

Monsieur le président, les chefs indiens ont également énuméré un certain nombre d'incidents qui les inquiètent. Ils font remarquer que l'on fait travailler les pilotes jusqu'à 19 heures par jour, 7 jours par semaine, ce qui dépasse les limites légales de 10 heures par jour. Un pilote a dû se soumettre à l'alcootest après que son appareil n'eut même pas franchi 20 milles vers sa destination, en une heure de vol. Ils pilotent leurs appareils sans avoir fait faire l'inspection obligatoire des moteurs, et ils falsifient les registres pour dissimuler ces faits. Les propriétaires disent aux pilotes de quitter leur emploi s'ils refusent de piloter des appareils dépourvus de radio ou de matériel de navigation. Les appareils sont surchargés et ne sont pas bien entretenus.

En outre, dans le rapport publié par votre ministère, l'an dernier, au sujet de l'accident d'avion survenu à Pickle Lake, il est bien dit que l'appareil était surchargé, ce qui a contribué à l'accident, en plus d'un mauvais fonctionnement du train d'atterrissage. Votre propre rapport dit plus loin:

L'inspection et les mesures prises par Transports Canada pour faire respecter les normes n'ont pas réussi à rectifier ce défaut du transporteur.

C'était là un rapport de l'an dernier.

Ce genre de problème remonte jusqu'à 1973, alors qu'un rapport au sujet de l'écrasement d'un DC3, à Rimouski (Québec), dont j'ai déjà parlé, dit bien clairement que d'après le dossier médical du pilote de l'appareil, il n'était pas en état de détenir un permis de pilote commercial, mais il pilotait toujours. On n'a évidemment pas donné suite au rapport suivant lequel le pilote de cet avion n'était pas en état de piloter. Le rapport de l'accident aérien de Rimouski est l'un des documents les plus préjudiciables à votre ministère, selon moi; le ministère des Transports savait depuis assez longtemps que les transporteurs ne se conformaient pas aux règlements, mais il n'a pas réussi à faire respecter les dispositions des règlements de navigation aérienne ANO 72.

Il y a plusieurs années que ce problème existe, et il préoccupe les députés, ainsi que divers autres groupes. J'aimerais demander au ministre aujourd'hui quelles mesures il entend prendre pour donner suite à la requête des bandes indiennes qui demandent la tenue d'une enquête, étant donné que d'après ce qu'a dit le député de Kootenay-Ouest à la Chambre aujourd'hui, il y aura d'autres infractions commises à Cranbrook. Pourrait-il simplement expliquer ce qu'il entend faire au sujet de ce rapport des chefs indiens?

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Monsieur le président, je devrais d'abord faire remarquer, au cas où les paroles de M. McKenzie pourraient vous induire en erreur, que la plus grande partie de ce qu'il a lu est tirée de vieux documents et de comptes rendus erronés. Je ne prendrai pas la peine de tenter de trier tout cela pour vous dire ce qui est de l'histoire ancienne et ce qui n'est qu'une distorsion complète des situations réelles, car je crois que tout est pratiquement

[Texte]

have to say that time and time again, Mr. McKenzie, but I am afraid it is true.

• 1545

Of course, it is clearly on the record that I have proposed to move to an independent accident commission. Rather than simply move forward with a piece of legislation on the subject, I put a proposal forward in order that comments could come back. There are some highly technical issues involved and some highly important issues for pilots and others who operate aircraft and I wanted their comments as well as others, like the people involved in investigations from other points of view such as the coroners. We have benefited from those comments and we will be coming forward with a bill to produce that independent commission.

In the meantime, in order that we not be left with void, to satisfy the suggestion that there is something unseemly about a department investigating when part of that department itself may be involved in the incident, I have set up a review committee which is independent and which, on any investigation report coming to me, make comments about the report, and the reasons and conclusions in it.

I must say that most people, in fairness, in this House of Commons who ask about an independent commission very often will go ahead and say that they do not themselves suspect that the department or the officials who investigate in transport would not do a thorough job but they simply want to ensure that the possibility of the suspicion that less than a perfect job would be done is removed. Mr. McKenzie does not have the generosity of spirit to make a similar suggestion although I wish he would.

On the material which he refers to from the Indians, I have had the material and I have applied to it in some detail. None of it is new, unless it is something different. The last time I asked Mr. McKenzie that he sent me a copy of his package and it was not anything different. Unless it is anything different it is all material which was known at the time we began our investigation into Northern Ontario air safety. It was an investigation which was very thorough, very comprehensive and, in fact, was a no-holds-barred investigation by transport people which demonstrates why I think people can have confidence in such an investigation. It made some significant recommendations. Many of them have been implemented. There is every reason to believe that the consequences are as intended by the investigators and that effective enforcement is in place as a result of the changes made. Therefore, what was already a fairly high level of safety is improved.

In addition, I would say, of course, that anyone can cite that more navigational aids, more landing strips, more all-weather strips with landing systems of the most expensive and modern kind, would be good to have, but one should also observe that

[Traduction]

consigné dans les comptes rendus passés. Il m'est assez pénible d'avoir toujours à le répéter au nom du ministère, monsieur McKenzie, mais je crains que ce soit vrai.

J'ai déjà dit, bien sûr, officiellement, que j'avais proposé de constituer une commission indépendante pour enquêter sur les accidents. Au lieu de présenter simplement un projet de loi sur cette question, j'ai formulé une proposition officielle, afin de pouvoir recevoir les réactions des personnes intéressées. Des questions hautement techniques entrent en jeu ici, de même que des questions très importantes pour les pilotes et d'autres personnes qui travaillent dans les avions, et je voulais entendre leurs commentaires, aussi bien que ceux d'autres spécialistes qui participent à des enquêtes sur d'autres plans, comme les coroners. Nous avons tiré profit de ces commentaires pour préparer un projet de loi qui instituera cette commission indépendante.

Entre-temps, étant donné que certains prétendent qu'il est inconvenant pour un ministère de faire enquête dans des cas où une partie de ce ministère peut être impliquée, j'ai établi de façon intérimaire un comité de révision indépendant pour commenter tout rapport d'enquête qui m'est remis, ainsi que les raisons et les conclusions qui y figurent.

Je dois dire, en toute justice, que la plupart des députés qui demandent à la Chambre des communes l'institution d'une commission indépendante disent très souvent qu'ils ne doutent pas eux-mêmes que le ministère ou ses hauts fonctionnaires qui feront l'enquête sur un accident de transport ne feront pas du bon travail, mais ils disent qu'ils veulent simplement éliminer toute possibilité de suspicion. M. McKenzie n'a pas été aussi généreux, mais j'aurais bien aimé qu'il le soit.

En ce qui concerne les documents qu'il a cités et qui proviennent des Indiens, je les ai reçus et j'y ai donné suite scrupuleusement. Il n'y a là rien de nouveau, à moins qu'il ne s'agisse d'autres documents. La dernière fois que j'ai demandé à M. McKenzie de me faire parvenir une copie de ces documents, il ne s'agissait pas de documents différents. A moins qu'il ne s'agisse d'autres documents, tout ce qui y figure nous était connu au moment où nous avons commencé notre enquête sur la sécurité aérienne dans le Nord de l'Ontario. C'est une enquête très poussée et très complète, en fait, une enquête sans aucune restriction, qu'ont effectuée les employés du ministère des Transports, et qui démontre pourquoi, selon moi, la population devrait faire confiance à une telle enquête. Il en est ressorti des recommandations importantes, dont la plupart ont été mises en pratique. Il y a tout lieu de croire que les répercussions seront celles que voulaient les enquêteurs et qu'à la suite des modifications apportées, les règlements sont maintenant bien appliqués. Par conséquent, les normes de sécurité qui étaient déjà assez élevées sont maintenant encore améliorées.

En outre, même s'il est vrai qu'il serait bon d'avoir plus d'aides à la navigation, plus de pistes d'atterrissage, plus de pistes tout-temps, auxquelles s'ajouterait le matériel d'atterrissage le plus dispendieux et le plus moderne, il ne faut pas

[Text]

they are expensive in total and that with what is always a limited resource in terms of taxpayers' dollars we have to make some judgments and also order our priorities as to where and how these expenditures should be made. But, in fact, what we are doing is proceeding on this front as well, to improve the distribution of aids and the nature of airports and landing systems as we can and in order of priority of the airports.

Mr. McKenzie: I spoke to the Grand Council Treaty people yesterday and as far as they are concerned these conditions are still in existence. You acknowledged their letter and said nothing other than saying no inquiry was needed, they are not satisfied with that. As far as they are concerned these conditions still exist today.

Before time runs out would you please explain what has been happening at the Cranbrook airport? It was brought up in the House today that there has been another three or four incidents where vehicles have been on the runway when planes were about to land.

Mr. Lang: I do not know that anyone has brought up three or four incidents.

• 1550

Mr. McKenzie: No, it was brought up today in the House.

Mr. Lang: But not three or four incidents . . .

Mr. McKenzie: I believe he stated that there had been four.

Mr. Lang: . . . that is another one of the exaggerations which . . .

Mr. McKenzie: How many have there been?

Mr. Lang: I have no information on that at this moment.

Mr. McKenzie: Would you check that out? I have information from your officials that there have been incidents. The member from Kootenay West today, I am sure, said that there have been four such incidents at Cranbrook. So, I would suggest that you make a few inquiries yourself. You seem to be completely satisfied that everything is just going smoothly in your department, and there are, obviously some serious problems at Cranbrook if there have been other incidents of vehicles on the runway since the fatal crash in February. Things cannot be as well as you are stating they are. I am stating from other people's documents, I am not expressing my personal opinion. They send me these documents and I think they are entitled to a hearing. They certainly have not been satisfied with your answers, as far as they are concerned, these conditions still exist in the North today. Apparently, nothing has been done.

Mr. Lang: Of course, Mr. Chairman, that is completely false and I have just demonstrated that. After the various incidents referred to in the brief to which Mr. McKenzie adverted once again, after those incidents were looked at we

[Translation]

oublier que tout cela coûte très cher et que les deniers publics étant toujours une ressource limitée, nous devons prendre des décisions et ordonner nos priorités, quand il s'agit de déterminer où et comment ces dépenses devraient se faire. Mais en fait, nous nous occupons de cet aspect également, nous tentons d'améliorer la distribution des aides à la navigation et les différents types d'aéroports, de même que les dispositifs d'atterrissage, autant que nous le pouvons, et suivant un ordre de priorité pour les divers aéroports.

Mr. McKenzie: J'ai rencontré des représentants du Grand conseil du traité, hier, et ils ont dit que les mêmes conditions prévalaient. Vous avez accusé réception de leur lettre, en disant simplement qu'aucune enquête n'était nécessaire, mais ils ne sont pas satisfaits de cette réponse. En ce qui les concerne, la même situation prévaut aujourd'hui.

Avant que le temps qui m'est alloué ne soit écoulé, voudriez-vous, s'il vous plaît, m'expliquer ce qui se passe à l'aéroport Cranbrook? On a mentionné aujourd'hui, à la Chambre, qu'il y a eu trois ou quatre autres cas où des véhicules se trouvaient sur la piste d'atterrissage au moment où des appareils s'apprêtaient à atterrir.

Mr. Lang: Je n'ai entendu personne parler de trois ou quatre incidents.

Mr. McKenzie: Non, la question a été soulevée aujourd'hui à la Chambre.

Mr. Lang: Mais il ne s'agissait pas de trois ou quatre incidents . . .

Mr. McKenzie: Je crois bien qu'on a affirmé qu'il s'agissait de quatre incidents.

Mr. Lang: . . . voilà donc une autre de ces exagérations . . .

Mr. McKenzie: Combien y en a-t-il eu?

Mr. Lang: Je n'ai aucun renseignement à ce sujet en ce moment.

Mr. McKenzie: Pourriez-vous vérifier? Vos fonctionnaires m'ont informé qu'il y avait eu des incidents. Le député de Kootenay-Ouest a dit, aujourd'hui, qu'il y avait eu au moins quatre incidents à Cranbrook, j'en suis sûr. Je suggère donc que vous lanciez des enquêtes vous-même. Vous semblez bien convaincu que tout va très bien dans votre ministère, mais il y a certainement des problèmes graves à Cranbrook s'il y a eu d'autres incidents concernant des véhicules sur les pistes, depuis l'accident fatal de février. Les choses ne doivent pas tourner aussi rond que vous l'affirmez. Je cite les documents d'autres personnes, je n'exprime pas une opinion personnelle. On m'a envoyé ces documents, et je crois qu'ils méritent une étude. Ces gens n'ont pas été satisfaits de vos réponses et, quant à eux, ces conditions existent toujours dans le Nord. Apparemment, on n'aurait rien fait.

Mr. Lang: Monsieur le président, bien sûr, tout cela est complètement faux, comme je l'ai démontré. A la suite des divers incidents mentionnés dans le mémoire auquel M. McKenzie fait allusion, nous avons fait une enquête, puis nous

[Texte]

did an investigation, we acted upon a series of recommendations. I asked Mr. McKenzie whether he did not agree that that investigation was thorough. It was certainly highlighted as being thorough by the press, I think everyone has recognize that. It has certain recommendations; we have put them in place. There are more investigators doing an effective job in the field and, as a result, one has reason to expect that some of the problems detected by the investigators have been minimized. As I say, to continue to read back into the record a brief based on facts and figures of 1975 and therefore, all of which go before the time of the first investigation, is, I think, very misleading.

Mr. McKenzie: No, they go up to 1977.

The Chairman: Thank you, Mr. McKenzie.

Mr. Béchard.

M. Béchard: Merci, monsieur le président.

Avant de commencer à poser mes questions, je voudrais vous demander si j'ai droit à 17 minutes moi aussi, monsieur le président?

Le président: M. McKenzie à la dernière réunion a été assez gentil de laisser la discussion reprendre avec un autre membre, et c'est pour cela que je lui ai alloué un petit peu plus de temps.

M. Béchard: On connaît sa gentillesse!

Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous ai entendu parler de générosité quand vous vous êtes adressé au collègue qui avait la parole avant moi. Je crois que vous connaissez assez le député pour que je puisse vous dire que c'est un peu trop demander que de lui parler de générosité!

Monsieur le président, monsieur le ministre, vous savez que la population de l'est du pays, y compris l'est du Québec, n'est pas très nombreuse si on la compare aux autres régions du Canada. Et vous savez aussi que les transporteurs régionaux peuvent difficilement couvrir leurs frais. Je vous ai déjà signalé ces choses-là lorsque vous avez dit au cours de l'an dernier que ces compagnies-là devaient rentrer dans leurs frais et que les citoyens devaient payer pour le service qu'ils recevaient.

Étant donné la situation dans l'est du Canada et en particulier dans cette partie de la province de Québec que je représente, la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine, est-ce que la question des subsides qui a fait l'objet de discussions l'an dernier, et qui en fait encore cette année, sera réglée très bientôt et à l'avantage de la population?

Mr. Lang: I would hope so, Mr. Chairman, I would hope that we would have a resolution of the situation of the various airlines and the question of the service they need to perform. I should say frankly that our over-all first objective is to attempt to create a climate in which any airline can make an economic operation out of the various services he performs by their having the combination of points in their licence that produce that result. Obviously, there may be cases where particular points—because of their remoteness, because of their difficulty of access—are not in that position, where some special action is required. We are always prepared to look at that. We will look at it, however, very carefully to be sure that payments are not made where they are not needed. We will be looking at

[Traduction]

avons mis en application certaines recommandations. J'ai demandé à M. McKenzie si oui ou non cette enquête avait été sérieuse. Il est certain que les media l'ont trouvée complète, comme tout le monde l'admettra. On avait fait certaines recommandations, nous les avons mises en application. Il y a beaucoup plus d'enquêteurs qui travaillent efficacement dans les régions, et pour cette raison, on peut s'attendre à ce que certains des problèmes qu'ils ont détectés soient minimisés. Et je crois que cela porte à confusion que de continuer à citer aux fins du procès-verbal un mémoire fondé sur des chiffres et des faits de 1975 et avant, qui précèdent la première enquête.

M. McKenzie: Non, ces chiffres sont valables pour 1977.

Le président: Merci monsieur McKenzie.

Monsieur Béchard.

Mr. Béchard: Thank you, Mr. Chairman.

Before I ask my questions, Mr. Chairman, I would like to know if I am also entitled to 17 minutes?

The Chairman: At the last meeting, Mr. McKenzie was kind enough to let another member start off the proceedings, and that is why I allowed him a little more time.

Mr. Béchard: We are well aware of his consideration!

Mr. Chairman, Mr. Minister, you spoke of generosity when addressing the colleague who spoke just before me. I believe you know the member well enough to realize that it is just too much to ask him to speak of generosity.

Mr. Chairman, Mr. Minister, you know that the population in the eastern parts of the country, including eastern Quebec, is not very large, compared to other regions of Canada. And you also know that regional carriers can barely recover their costs. I brought these facts to your attention during the past year when you stated that these companies had to meet their costs, and the users would have to pay for the service.

In view of the situation in eastern Canada and in particular, in that part of the province of Quebec which I represent, the Gaspé Peninsula and the Îles-de-la-Madeleine, will the issue of subsidies, which were discussed last year and again this year, be settled very soon and to the benefit of the population?

M. Lang: Monsieur le président, j'espère que nous trouverons une solution à cette situation concernant les diverses lignes aériennes et le service qu'elles doivent rendre. Je dois admettre honnêtement que notre objectif premier est de tenter de créer un climat permettant à toute ligne aérienne d'offrir ses divers services économiquement, tout en lui assurant un réseau d'escales qui produirait un tel résultat. Évidemment, dans certains cas où les lignes aériennes doivent desservir des points très éloignés, ou difficiles d'accès, il faudra prendre certaines mesures spéciales. Nous sommes toujours prêts à examiner cette question. Toutefois, nous devons étudier toute la question attentivement, pour nous assurer que les subventions sont versées seulement quand elles sont nécessaires. Nous

[Text]

both the air craft type and the types of service in this connection.

[Translation]

devrons donc considérer aussi bien le genre d'appareil que le genre de services fournis.

• 1555

M. Bécharde: Monsieur le président, en parlant du type d'avion et du service qui doit être donné à la population, il y a une compagnie, pour en nommer une, qui dessert les Îles-de-la-Madeleine qui font partie de mon comté, la Eastern Provincial Airways, et selon les renseignements que j'ai, si les subsides ne sont pas renouvelés ou s'ils ne sont pas suffisants, le service sera abandonné aux Îles-de-la-Madeleine. Les gens des Îles-de-la-Madeleine, en particulier, ont toujours beaucoup apprécié le service qui leur a été donné jusqu'à maintenant par la compagnie Eastern Provincial Airways qui, contrairement à Québecair, se rend aux Îles-de-la-Madeleine dans des circonstances très difficiles, vu l'aménagement qui existe aux Îles-de-la-Madeleine. Je reviendrai là-dessus un peu plus tard.

Étant donné que, si on n'a pas de subside, on abandonne le service et que c'est la seule compagnie qui est un peu sûre aux Îles-de-la-Madeleine, est-ce que le ministre pourrait envisager sérieusement et d'une façon spéciale d'accorder un subside particulier pour le service aux Îles-de-la-Madeleine à Eastern Provincial Airways? Je reviendrai sur la question du Dash-7 plus tard.

Mr. Lang: We are looking at the whole question of the service provided by that airline and the several services where we have in the past had a subsidy. It had been our intention as a general guideline to minimize these subsidies by trying to see a way in which the airline could provide the service in an economic fashion. That is undergoing a review right now in connection with the other question, which aircraft will provide the service.

M. Bécharde: Maintenant, la question de l'aéronef est un facteur important vu le type d'avion qui est utilisé présentement entre Charlottetown et les Îles-de-la-Madeleine. Est-ce que le ministre pense que l'avènement du Dash-7 pourrait réduire l'importance des subsides qu'il pourrait verser pour cette ligne?

Mr. Lang: I can only answer that I think there is a possibility of that, but we have not completed the work which has to be done to know the answer for certain.

M. Bécharde: Maintenant, le ministre est au courant des nombreuses représentations que je lui ai faites et que plusieurs autres lui ont faites au sujet des améliorations qui devraient être, de toute nécessité et toute urgence, apportées à l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine, que ce soit dans le domaine des instruments de navigation aérienne, que ce soit dans celui de l'extension des pistes selon le type d'avion qu'on veut employer, que ce soit dans le domaine de la construction d'une aérogare qui répondrait aux normes de 1978 et aux besoins de la population des Îles-de-la-Madeleine. Je prends à témoin votre secrétaire parlementaire, monsieur le ministre, qui récemment, faisait une visite aux Îles-de-la-Madeleine, une visite nocturne, je l'admets, mais qui lui a montré quelle sorte d'aérogare les Madelinots utilisent depuis de nombreuses années. Avec l'avènement des nouveaux instruments de navigation aérienne, avec l'avènement du Dash-7 et avec la piste qu'on possède

Mr. Bécharde: Mr. Chairman, speaking of aircraft type and service to be given to the population, there is one company, to name only one, which serves the Magdalen Islands, of my riding, Eastern Provincial Airways, which, according to my information, will have to abandon service to the islands if the subsidies are not renewed, or if they are not adequate. The people of the Magdalen Islands in particular have always liked the service given them by the Eastern Provincial Airways which, compared to Québecair, must serve the islands in very difficult conditions in view of the existing facilities. I will come back to that later.

Since service to the Magdalen Islands will have to be abandoned if there is no subsidy, and that it is the only dependable company serving the islands, could the Minister seriously consider a specific subsidy to Eastern Provincial Airways for the service to the Magdalen Islands? I will come back to the issue of the Dash-7 later.

M. Lang: Nous étudions l'ensemble du service donné par cette ligne aérienne, et les nombreux autres services qui, dans le passé, ont reçu une subvention. Notre politique était de tenter de minimiser ces subventions en trouvant un moyen de permettre à la ligne aérienne de fournir son service économiquement. Nous révisons présentement cette politique, en liaison avec l'autre question, à savoir le genre d'avion qui devrait être utilisé.

Mr. Bécharde: Now, the type of aircraft is an important factor to consider in view of the aircraft presently used between Charlottetown and the Magdalen Islands. Does the Minister consider that the service of the Dash-7 could reduce the size of the subsidies on that particular route?

M. Lang: Je peux vous dire seulement que c'est une possibilité, mais nous n'avons pas terminé l'étude qui nous permettrait de répondre avec certitude.

Mr. Bécharde: Now, the Minister is well aware of the many representations which I have made as well as others concerning the improvements which are urgently needed for the Magdalen Islands airport, concerning navigation instruments, the extension of the runways, according to the type of airplane to be used, and in the construction of a new terminal which would answer to 1978 standards, and to the need of the population of the islands. And, Mr. Minister, your Parliamentary Secretary will bear witness, since recently he made a nocturnal visit to the Magdalen Islands which amply demonstrated to him the sort of airport the people of the Magdalen Islands have been using for many years. With the advent of new navigation instruments, and the advent of the Dash-7 aircraft and in view of the very short runway presently in existence on the islands, could we not provide some justice to a population whose sole means of transport in the winter is the

[Texte]

présentement, puisque c'est un avion à décollage et atterrissage courts, ne pourrait-on pas rendre un peu justice à cette population dont le seul moyen de transport l'hiver est l'avion? Est-ce qu'on ne pourrait pas décider, dès maintenant, de leur construire une aérogare convenable où on pourrait attendre et entrer de façon adéquate et décente lors d'une arrivée aux Îles-de-la-Madeleine ou hors d'un départ?

• 1600

Mr. Lang: Yes, Mr. Chairman, I have a good deal of sympathy for the request the honourable member is making.

One or two of the steps we will want to take may depend upon the type of aircraft which is used and may therefore be delayed a bit before we can make a decision, but I have asked for a report on whether that in any way applies to the question of the terminal building and whether we can find some way as early as possible to move to make some improvements in regard to the accommodation which passengers receive when they are landing or departing Îles-de-la-Madeleine.

M. Bécharde: Monsieur le président, étant donné que Bonaventure fait également partie du comté de Bonaventure Îles-de-la-Madeleine, est-ce que le ministre pourrait me dire si le gouvernement de la province de Québec, qui est propriétaire de l'aéroport de Bonaventure dans le village de Bonaventure, a fait une demande à votre ministère ou à la Commission canadienne des transports pour des améliorations à apporter à l'aéroport actuel de Bonaventure?

Mr. Lang: I do not believe we have any application for assistance from the province in connection with the airport at Bonaventure.

I have asked for a report about the possible usefulness of that airport in serving the population of that area, with a view to possible co-operation with the province, to take steps to allow that service to be provided in that location. That is part of our whole examination of how best to provide service to the Gaspé area. But I am not aware of any application in regard to Bonaventure.

M. Bécharde: Monsieur le ministre, je voudrais vous rappeler, s'il me reste quelques minutes, que l'aéroport de Bonaventure, qui est un aéroport provincial a été construit sous l'administration de l'honorable Jean Lesage pour la protection des forêts mais possède aujourd'hui une piste de 6,000 pieds, toute asphaltée et illuminée. Cependant, il lui manque des instruments de navigation de même qu'une aérogare. Je crois d'ailleurs que c'est le seul aéroport de la région qui possède une piste de 6,000 pieds et le seul endroit qu'on pourrait normalement choisir dans ce beau et magnifique comté de Bonaventure-Îles-de-la-Madeleine pour desservir la population de cette partie de la région.

C'est pourquoi je vous demandais si vous aviez eu une demande du Québec. On nous blâme souvent de ne pas avoir fait d'améliorations, mais il reste quand même que c'est un aéroport provincial et dans le contexte actuel, il est assez difficile au gouvernement fédéral de toucher au territoire québécois, comme vous le savez, monsieur le ministre.

[Traduction]

aircraft? Could we not decide right now to build a proper airport where it would be possible to wait in decent conditions when either arriving or leaving the Magdalen Islands?

M. Lang: Oui, monsieur le président, je suis très sympathique à la demande de l'honorable député.

Une ou deux des mesures qu'on devra prendre dépendent du type d'avion utilisé, et il se peut donc qu'on retarde la prise de décision, mais j'ai demandé qu'on me dise si ces mesures peuvent influencer sur la question de l'aérogare, et s'il y a moyen de commencer aussitôt que possible à améliorer les installations réservées aux voyageurs qui arrivent aux Îles-de-la-Madeleine, ou en partant.

Mr. Bécharde: Mr. Chairman, since Bonaventure is also a part of the Bonaventure-Îles-de-la-Madeleine riding, could the Minister tell us if the Government of the Province of Quebec, which owns Bonaventure airport, in the village of Bonaventure, has made a request to the department, or to the Canadian Transport Commission concerning improvements to the existing airport at Bonaventure?

M. Lang: Je ne crois pas que nous ayons reçu une demande d'aide de la province à l'égard de l'aéroport de Bonaventure.

J'ai aussi commandé une étude sur la possibilité d'utiliser cet aéroport pour desservir la population de la région, afin qu'on puisse prendre les mesures nécessaires, en collaboration avec la province, pour fournir un service à cet endroit. Cela fait partie de l'ensemble de l'étude concernant le meilleur moyen de fournir un service à la région de Gaspé. Mais je ne me souviens pas d'avoir reçu une demande concernant l'aéroport de Bonaventure.

Mr. Bécharde: Mr. Minister, I would remind you, if I have sufficient time, that the Bonaventure airport is provincially owned, and built under the Jean Lesage administration, concerning the protection of our forests, but that existing runway of 6,000 feet is paved and illuminated. However, it has neither navigation instruments nor terminal. Indeed, I believe it is the only airport in the area which has a 6,000 foot runway, and the only locality in beautiful and magnificent Bonaventure-Îles-de-la-Madeleine riding which could be used to serve the population in that part of the region.

That is why I was wondering about a request from Quebec. We are often blamed for not having made any improvements, but the fact remains it is a provincial airport, and in the present situation, it is rather difficult for the federal government to interfere on Quebec territory, as you well know, Mr. Minister.

[Text]

Voici maintenant ma dernière question. Je remercie mes collègues de leur générosité. Je voudrais demander au ministre où en sont rendues les procédures et les démarches quant au différend dans le cas des Gens de l'air.

Mr. Lang: The work is proceeding towards the establishment of procedures which will assure complete safety in Canadian circumstances when that work is complete. I think the assimilation exercises are all complete. That has been confirmed to me. The Commission will review what has been done and what is proposed, and we will have the final judgment of the Commission. We have that phase, therefore, to go through before we have a final answer.

Mr. Béchard: The final answer is scheduled to be when, approximately?

Mr. Lang: Do we know when the Commission, Mr. McLeish, is likely to be able to recommence? I would ask Mr. McLeish to make a comment, if I may, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. McLeish.

• 1605

Mr. Béchard: That was my last question, Mr. Chairman.

Mr. W. M. McLeish (Administrator, Canadian Air Transportation Administration, Department of Transport): Mr. Chairman, the analysis of the simulator studies of instrument flight rule operations utilizing the two languages was completed in early May. The studies are expected to be completed by the end of July and we will then be making our report to Mr. Lang, after which it will go forward to the Commission of Inquiry that will decide whether or not hearings are necessary and what subsequent action the Commission will take.

The Chairman: Thank you, Mr. Béchard. Mr. Benjamin. This is due to the graciousness of Mr. Murta; Mr. Benjamin has to leave and he has been kind enough to relinquish his place to Mr. Benjamin. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate my colleague's generosity. I would like to ask the Minister if he is under any legal obligation to pass on recommendations of the Prairie Rail Action Committee to the Canadian Transport Commission or can he if he wishes on his own authority or by the authority of the Governor in Council reject or not deal with any recommendations they make?

Mr. Lang: I do not know of any legal obligation to act in any particular way in relation to the recommendations. I think any obligation that I may have is more in respecting the process both of the Hall Commission and of the Prairie Rail Action Committee which is following upon the work of the Hall Commission.

Mr. Benjamin: Then, can I take it that if the Minister so chose, Mr. Chairman, or in consultation with his Cabinet colleagues and others, to not act upon the recommendation, could do so if he wished?

Mr. Lang: Yes, that is certainly a true statement of the law.

Mr. Benjamin: Then, Mr. Chairman, I would like to ask the Minister if he would—he may not be able to tell us now—look

[Translation]

Well here is my last question. I will thank my colleagues for their generosity. I would like to ask the Minister where we stand regarding steps taken to resolve the conflict with the air controllers.

M. Lang: On cherche à établir des procédures qui assureront une sécurité complète sur le territoire canadien. Les exercices d'assimilation sont terminés. Et ceci est confirmé. La commission étudiera ce qui a été fait et ce qui est proposé, avant qu'elle ne rende sa décision finale. Il nous reste donc cette étape à franchir avant d'avoir une réponse définitive.

M. Béchard: Et quand aurons-nous cette réponse, approximativement?

M. Lang: Monsieur McLeish, savons-nous quand la commission reprendra ses assises? Si vous le permettez, monsieur le président, je demanderai à M. McLeish de répondre.

Le président: Monsieur McLeish.

M. Béchard: C'était ma dernière question, monsieur le président.

M. W.M. McLeish (administrateur, administration canadienne des transports aériens, ministère des Transports): Monsieur le président, l'analyse des études de simulation de vol aux instruments dans les deux langues s'est terminée au début de mai. On prévoit que les études seront terminées d'ici la fin de juillet, et nous présenterons alors notre rapport à M. Lang. L'affaire sera alors renvoyée à la Commission d'enquête à qui il reviendra de décider de la pertinence de tenir des audiences et des mesures à prendre.

Le président: Merci, monsieur Béchard. Monsieur Benjamin. C'est M. Murta qui a eu la gracieuseté de céder son tour à M. Benjamin, ce dernier devant nous quitter. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Je sais gré à mon collègue de sa générosité. J'aimerais demander au ministre s'il est obligé, légalement, de transmettre à la Commission canadienne des transports les recommandations du Prairie Rail Action Committee ou s'il peut, s'il le désire, de son propre chef ou du chef du gouverneur en conseil, rejeter ou négliger ces recommandations?

M. Lang: Je ne suis au courant d'aucune obligation légale d'agir de quelque manière que ce soit en ce qui concerne les recommandations. Je crois plutôt être obligé de respecter les processus tant de la Commission Hall que du Prairie Rail Action Committee, dont les travaux font suite à ceux de la Commission Hall.

M. Benjamin: Dois-je donc comprendre, monsieur le président, que le ministre peut, seul, ou en collaboration avec ses collègues du Conseil des ministres, s'il le désire, ne rien faire en ce qui a trait aux recommandations?

M. Lang: Oui, c'est là un énoncé exact de la loi.

M. Benjamin: J'aimerais donc, monsieur le président, demander au ministre—il ne pourra peut-être pas me répondre

[Texte]

at rejecting three recommendations, rejecting or just let them die a natural death, of the Prairie Rail Action Committee, the White Bear subdivision recommendation on which grain is moved at the rate of 90,000 bushels per mile; the portion of the Colonsay subdivision which includes the communities of Penzance, Holdfast and Dilke, where grain is moved at the rate of 107,000 bushels per mile and on the Shamrock subdivision where the Sask Wheat Pool has identified three delivery points as primary points? In other words, points where they would want to have in place high throughput country elevators. Since Mr. Justice Hall said about the Colonsay subdivision, for example, and I quote him:

This is a heavy grain line and must be maintained.

And he made other recommendations about the line. I would like to ask, plead, beg or whatever the Minister, whatever might be said for or against the Prairie Rail Action Committee, at least in these three instances they are wrong.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I have had certainly a good number of representations about the particular recommendations of the Prairie Rail Action Committee here and our possible action in relation to those recommendations. I would remind Mr. Benjamin that although the Hall Commission said certain things about these various lines, rather significantly the Hall Commission did not recommend that they be transferred to the basic rail network and the key decisions that have to be made by elevator companies depend upon knowing with more certainty what the future of these and some neighbouring lines really is. I did meet in Saskatoon soon after the Prairie Rail Action Committee on the White Bear subdivision with a group of farmers from that area at the request of Allan Coulter.

• 1610

Mr. Murta: Allan Coulter is Liberal.

Mr. Lang: Allan Coulter is the former President of the Palliser Wheat Growers Association and now a Liberal candidate in the area.

Mr. Murta: Liberal hopeful.

Mr. Lang: They had made the point to me that they had hoped the possibility of maintaining the opposite line to the one which the Prairie Rail Action Committee was recommending would be pursued, with a new connection to be built as their committee had, at one point, submitted to the Prairie Rail Action Committee. I have undertaken to look at the costs forecast by the Prairie Rail Action Committee for the various options, including that one. And by the way, I did satisfy myself immediately that the Prairie Rail Action Committee had indeed studied that option along with the other options and including the option of building the wartime connection and maintaining that line. I am still pursuing certain questions about the cost of upgrading the wartime car line and the White Bear sub, because the analysis by the Prairie Rail Action Committee leaves some questions in my mind. So I am,

[Traduction]

tout de suite—d'envisager de rejeter, ou du moins de laisser tomber, trois des recommandations du Prairie Rail Action Committee, soit la recommandation ayant trait à la sous-division de White Bear, sur laquelle le grain est transporté au taux de 90,000 boisseaux par mille; la recommandation ayant trait à la sous-division de Colonsay, qui inclut les collectivités de Penzance, Holdfast et Dilke, où les céréales sont transportées au taux de 107,000 boisseaux par mille; et la recommandation portant sur la sous-division de Shamrock, où le Saskatchewan Wheat Pool a classé trois points de livraison comme étant des points primaires. Autrement dit, ce sont des emplacements où le Pool aimerait que soient installés des silos de campagne à rendement élevé. Étant donné que M. le juge Hall a dit de la sous-division de Colonsay, par exemple:

Il s'agit d'une ligne importante pour le transport des céréales, et elle doit être maintenue . . .

et qu'il a fait d'autres recommandations au sujet de cette ligne, je prie, je supplie le ministre, abstraction faite des défauts ou des qualités du Prairie Rail Action Committee, de se rendre compte que, dans ces trois cas en particulier, le PRAC a tort.

M. Lang: Monsieur le président, on m'a certes présenté un bon nombre d'instances au sujet des recommandations du Prairie Rail Action Committee et de nos éventuelles mesures en ce qui a trait à ces recommandations. J'aimerais rappeler à M. Benjamin que bien que la Commission Hall ait dit certaines choses de ces diverses lignes, elle n'a pas recommandé, chose significative, que ces lignes soient transférées au réseau ferroviaire de base. Les décisions clé que doivent prendre les compagnies des silos à élévateurs dépendent de la certitude avec laquelle elles seront fixées quant à l'avenir de ces lignes et de certaines lignes avoisinantes. J'ai d'ailleurs rencontré à Saskatoon, peu après les recommandations du Prairie Rail Action Committee quant à la sous-division de White Bear, un groupe d'agriculteurs de la région, et ce à la demande de Allan Coulter.

M. Murta: Allan Coulter est un libéral.

M. Lang: Allan Coulter est l'ex-président de la Palliser Wheat Growers Association, association des céréaliculteurs de Palliser, et il est maintenant candidat libéral dans la région.

M. Murta: C'est un libéral en attente.

M. Lang: Ces agriculteurs m'avaient dit avoir espéré maintenir la ligne contraire à celle que recommande le Prairie Rail Action Committee, et vouloir qu'une nouvelle voie de jonction soit construite comme ils l'avaient demandé, à un moment donné, au Prairie Rail Action Committee. Je me suis engagé à examiner les prévisions de coût du Prairie Rail Action Committee quant aux diverses options, y compris celle-ci. Soit dit en passant, je me suis tout de suite assuré du fait que le comité avait bel et bien examiné cette option ainsi que les autres, y compris l'option de construire la ligne de jonction de l'époque de la guerre et le maintien de cette ligne. J'examine encore certaines questions relatives à l'amélioration de la ligne ferroviaire de l'époque de la guerre et celle de la sous-division de White Bear, parce que l'analyse du Prairie Rail Action Committee laisse certaines questions en suspens. Donc, en ce

[Text]

even at this stage, trying to determine the appropriate answer to that one.

That one has some immediacy, because if the Wartime connection is to be built, that is really opting away from the other alternative. I cannot simply say to the people that we will wait and see what the Canadian Transport Commission does about that, or what the new Western arm of the Canadian Transport Commission does about the White Bear subdivision in due course.

In the same way, I have had a good discussion with farmers from the Holdfast and Dilke area about the situation with their line. I am looking at whether or not the Prairie Rail Action Committee recommendation should simply be dealt with on its face value and the CTC left, in due course, to make its determination on the balance. I therefore would say that I am open to the examination of evidence to see whether further questions should be asked immediately of the Prairie Rail Action Committee, and particularly where something like a new piece of construction may forever close some options I am willing to have a fairly immediate look at that and not just leave it to come before the Canadian Transport Commission in due course.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I get a little more specific. We will be able to question Mr. Anderson next week, but the Minister may know whether or not he was misquoted. If he was not misquoted, he is shown in the press as having said that:

... abandoning the south end of the Colonsay line because it would have the cost of \$1.7 million to taxpayers just to save 33 farmers from hauling grain an extra five miles.

Mr. Chairman, we phoned the elevator companies at those three points and there are 227 permit holders. I hope Mr. Anderson was misquoted or the press made a typographical error or something, because if Mr. Anderson is basing ... He was also quoted in the same story as saying that the Committee is making these decisions on simple economic terms. If the report of what he said is accurate, then this is not only simple, it is simple-minded. It is inaccurate. If that is what their analysis tells them, then I want to submit to the Minister and ask him as a favour to those people, and not to me, to reject the recommendation they make on the Colonsay subdivision.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I think Mr. Benjamin knows enough about press reports to know there is a significant chance that the press report does not, in fact, reflect anything that Mr. Anderson either thought or said. In any case, that can be put to him when he is before the Committee. The Prairie Rail Action Committee has attempted to set out a bit of detail of their reasons for a particular decision and that does mean people in the area have an opportunity to come back immediately if they disagree with the facts which are being found and upon which any judgment is based. As I indicated on the White Bear line, if there is any challenge or question about the facts on which a decision is based, then I take some

[Translation]

moment même, j'essaie de trouver la réponse appropriée à cette question.

Par ailleurs, cette question pose des problèmes actuels, parce qu'en construisant la jonction de l'époque de la guerre, on rejette, en réalité, l'autre solution. Je ne peux simplement pas dire aux gens que nous attendrons les décisions du nouveau service de la Commission canadienne des transports dans l'Ouest au sujet de la sous-division de White Bear.

J'ai également discuté avec les agriculteurs de Holdfast et de Dilke au sujet de leur ligne ferroviaire. Je me demande s'il ne faut pas simplement accepter la recommandation du Prairie Rail Action Committee pour ce qu'elle vaut et laisser la CCT prendre, en temps et lieu, ces décisions pour le reste. Je pense pouvoir me dire prêt à examiner la situation, en vue de savoir s'il faut immédiatement poser des questions au Prairie Rail Action Committee, notamment dans le cas où une nouvelle construction risque de supprimer à jamais une autre option. Je suis prêt à examiner cette question très bientôt et à ne pas simplement attendre qu'elle soit portée devant la Commission canadienne des transports, en temps et lieu.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais être un peu plus précis. Nous pourrions poser des questions à M. Anderson la semaine prochaine, mais le ministre sait peut-être si ce dernier a été cité intégralement. Si les journaux ont bien rapporté ces propos, il aurait parlé de:

... laisser tomber le tronçon sud de la ligne de Colonsay, parce qu'il coûterait \$1.7 million aux contribuables, et ce simplement afin d'épargner à 33 agriculteurs de transporter des céréales le long de cinq milles supplémentaires.

Monsieur le président, nous avons téléphoné aux compagnies de silos à élévateur de ces trois endroits, et il y a 227 détenteurs de permis. J'espère que l'on a mal rapporté les propos de M. Anderson ou que les journaux sont coupables d'une erreur typographique, parce que si M. Anderson se fonde ... le même article rapporte également qu'il a dit que le comité fondait ses décisions sur de simples aspects économiques. Si c'est bien ce qu'il a dit, il ne s'agit plus d'aspect simple, mais d'aspect simpliste. Ce serait inexact. Si son analyse le porte à ces conclusions, j'aimerais demander au ministre de rendre service à ces gens, et non à moi, et de rejeter la recommandation du comité quant à la sous-division de Colonsay.

M. Lang: Monsieur le président, je pense que M. Benjamin connaît suffisamment les articles de presse pour savoir qu'il est fort possible que cet article ne reflète en rien la pensée ou les propos de M. Anderson. De toute façon, cette question pourra lui être posée lorsqu'il comparaitra devant le comité. Le Prairie Rail Action Committee a essayé d'expliquer de manière un peu détaillée les raisons qui justifient une décision donnée, et cela signifie que les habitants de la région auront l'occasion de répliquer immédiatement s'ils ne sont pas d'accord avec les faits énoncés, faits sur lesquels tout jugement est fondé. Comme je l'ai dit au sujet de la ligne de White Bear, s'il y a le moindre doute au sujet des faits sur lesquels la décision est

[Texte]

initiative immediately to try to get at the real facts to make sure that no judgments are made on the basis of error.

• 1615

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, I want to ask the Minister to recall also in the same news story that Mr. Anderson said there was no point in holding hearings because all he would get would be the same thing that was said to Mr. Hall and so far, on the abandonments that CTC has ordered, they have held no hearings. How do people come back to question in a factual manner, or in economic or social terms, the decisions or recommendations made by the PRAC?

Mr. Chairman, I appreciate my time is running out so I will include another question to the Minister on another subject. In our debate on Monday on the motion that I moved—I appreciated he was limited by time constraints—he was not able to respond to the paragraph (d) of my motion regarding a request of the government to reimburse the Canadian Wheat Board for the cost of demurrage charges on ships delayed in loading through no fault of the producers or the grain companies. And I would like to know from the Minister is any serious consideration being given to that because it has been requested by members from Western Canada, I think, from all parties? Is any serious and sympathetic consideration being given to that request? I appreciate all the other hazards there are in other commodities and what not, but surely this is a special case.

Mr. Lang: Well, first of all, on hearings, I think there is general agreement that where the Hall Commission has done the job and heard from all possible people and made recommendations that it would be undesirable for the Canadian Transport Commission to go over that ground again. In the same way the . . .

Mr. Benjamin: Even when they go against what Hall recommends?

Mr. Lang: Well, I do not know where that has been the experience.

The Prairie Rail Action Committee now has had before it and available to it the material so, in that sense, the whole analysis that would come from public hearings is there and available, and that is very important. Now, in addition to that the Prairie Rail Action Committee is doing some on-the-ground investigation with the elevator companies and with others about any facts that may have changed, any plans which may have changed since the time of the Hall hearing. I quite agree that, as we get farther away from the date of the hearings by the commission, it will be desirable to provide for, again, consultation of a public sort. So when we begin to look at CTC actions in 1980, 1981, 1982, 1983, in connection with abandonments, I personally think the arguments will be quite strong for hearings to be held and I would expect them to be held.

On demurrage, of course, there is demurrage as a part of the regular business of shipping grain and it is one of the costs.

[Traduction]

fondée, j'entreprends immédiatement d'éclaircir ces faits afin de m'assurer que ne soit porté aucun jugement fondé sur une erreur.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais rappeler au ministre que, dans le même article de journal, M. Anderson déclare qu'il est inutile de tenir des audiences parce que l'on obtiendrait les mêmes résultats qu'a obtenu M. Hall et que—jusqu'à présent, pour les désaffectations qu'a ordonnées la CCT, aucune audience n'a été tenue. Comment les gens peuvent-ils contredire les faits, ou les aspects économiques et sociaux sur lesquels se fondent les décisions ou les recommandations du PRAC?

Monsieur le président, je me rends compte que mon temps tire à sa fin, et j'aimerais donc poser au ministre une question sur un sujet différent. Au cours de nos délibérations, lundi, sur la motion que j'ai proposée—je me rends compte que le ministre manquait de temps pour répondre—il n'a pas pu réagir à l'alinéa (d) de ma motion visant à obtenir du gouvernement qu'il rembourse la Commission canadienne du blé pour les surestaries versées à cause de retard du chargement des navires qui n'est imputable ni aux producteurs ni aux compagnies céréalieres. J'aimerais demander au ministre s'il a sérieusement examiné cette question, car, si je ne m'abuse, cela a été demandé par des députés de l'Ouest du Canada, de tous les partis. Examine-t-on cette demande de manière sérieuse et bienveillante? Je me rends compte de tous les autres risques que subissaient les autres marchandises, mais il s'agit certes là d'un cas spécial.

M. Lang: Premièrement, en ce qui concerne les audiences, je pense qu'il est généralement convenu que la *Commission Hall* s'est acquittée de la tâche, a entendu toutes les personnes concernées et a fait des recommandations. Il ne serait pas souhaitable que la Commission canadienne des transports répète le travail. De la même façon . . .

M. Benjamin: Même si la Commission fait des recommandations contraires à celles de Hall?

M. Lang: Que je sache, cela ne s'est pas produit.

Le *Prairie Rail Action Committee* dispose actuellement de toute la documentation. Cela signifie donc que l'analyse qui découlerait d'audiences publiques peut être effectuée, et cela est très important. En outre, le *Prairie Rail Action Committee* effectue certaines enquêtes sur le terrain auprès des compagnies de silos à élévateur et d'autres personnes intéressées quant à tout fait qui pourrait avoir changé, tout projet qui pourrait avoir été modifié depuis la tenue des audiences du juge Hall. J'admetts qu'à mesure que nous nous éloignons de la date des audiences de la Commission, il sera souhaitable de permettre, encore une fois, de consulter le public. Donc, lorsque nous commencerons à envisager les mesures prises par la CCT de 1980 à 1983 au sujet des désaffectations, j'estime que la tenue d'audiences se justifiera et je prévois que ces audiences seront tenues.

Pour ce qui est des surestaries, elles font partie des frais ordinaires de l'expédition de céréales. La Commission cana-

[Text]

The Wheat Board really had an option during the fall to sell less grain or take the chance of some demurrage being chargeable; they took the chance in favour of selling. Quite possibly they will have sold a total of, say, \$200 million more worth of grain than if they had played it safe, and demurrage in total is not expected to reach 8 or 12 per cent of that figure. Now, a good part of that would have been accumulated in any case because any time you hit a record year you can expect a significant amount of demurrage because you only get a record by having ships readily available to load as soon as the docks are available for them. So, I think it would be difficult to make the judgment that there were some special reasons for action in relation to demurrage in this case or, indeed, why that particular cost of transportation and handling should be treated differently this year as compared to other years and other products. The shipment of other products also benefits the whole country. I just do not know how you get the government constantly involved in paying one of those costs.

• 1620

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Murta.

Mr. Murta: Thank you, Mr. Chairman. I would like to get into an area not that unsimilar to what Mr. McKenzie was talking about, and that is the whole question of contracting out the operations and maintenance, specifically at one airport, and that is the airport at Frobisher Bay. I understand that effective July 31 the operations will be turned over to a private contractor, that contractor being Tower Foundations, a subsidiary of Tower Company (1961) Ltd. There is a great deal of concern from the people up at Frobisher Bay over what may or may not take place and there also seem to be some irregularities—possible irregularities—with the contract itself. I would like to ask the Minister some questions based on this, and I suppose if he cannot answer them today, we would certainly like to have the answers as soon as possible.

I suppose the Minister, to start off with, is aware of a letter that was sent but unfortunately was not signed from the airport employees from Frobisher Bay on April 27 in which many allegations were made in terms of what may be taking place and their feelings vis-à-vis the whole question of what was going on at that particular time.

My first question would be this. The Union of Canadian Transport Employees has on several occasions attempted to consult with Transport Canada on the matter of contracting out of the maintenance and operation work at the Frobisher Bay Airport, because this particular union claims that the contracting out will, firstly, increase the cost of operations and maintenance at the particular airport, provide a lesser degree of service to the users and inject an unnecessary prejudice to the safety of the flying public up in that area, and thirdly, severely disrupt the lives of the employees at the Frobisher Bay Airport.

I understand that there is very little chance of many of the employees being rehired. My information leads me to believe that five, for example, have over 13 years' service in the North and there is very little chance that this company will rehire them once Tower has taken over that particular responsibility.

[Translation]

diennne du blé se trouvait, pendant l'automne, devant l'alternative de vendre moins de céréales ou de risquer de verser certaines surestaries; elle a pris le risque de vendre. Il est possible qu'elle ait ainsi réussi à augmenter ses ventes de 200 millions de dollars, et l'on ne prévoit pas que les surestaries atteignent 8 ou 12 p. 100 de ce chiffre. De toute façon, ces frais se seraient accumulés parce que chaque fois que nous connaissons une année record nous pouvons nous attendre à verser beaucoup de surestaries; en effet, la situation n'est vraiment parfaite que si l'on réussit à disposer d'un navire à charger aussitôt que les quais sont libres. Je pense qu'il serait donc difficile de justifier le remboursement particulier de ces surestaries ou d'indiquer pourquoi ce frais de transport et de manutention devraient, cette année, et pour cette marchandise en particulier, être traités différemment des autres années. Somme toute, le Canada tout entier profite également de l'expédition des autres produits. Je ne vois simplement pas comment l'on pourrait constamment demander au gouvernement de payer ces frais.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Murta.

M. Murta: Merci, monsieur le président. Dans le même ordre d'idées que M. McKenzie, j'aimerais poser des questions sur le contrat conclu pour l'exploitation et l'entretien de l'aéroport de Frobisher Bay. Je crois qu'à partir du 31 juillet, l'exploitation relèvera d'un entrepreneur privé, la société *Tower Foundations*, une filiale de *Tower Company (1961) Ltd.* Les habitants de Frobisher Bay sont très inquiets à cet égard et il semble aussi qu'on ait constaté certaines irrégularités relativement au contrat lui-même. Si le ministre ne peut pas répondre à mes questions aujourd'hui, je lui saurais gré de me fournir les réponses dès que possible.

Tout d'abord, le ministre est probablement au courant de la lettre qui a été envoyée, malheureusement non signée, par les employés de l'aéroport de Frobisher Bay, le 27 avril, dans laquelle ils faisaient part de leurs soupçons et de leurs préoccupations à cet égard.

Ma première question serait la suivante: le syndicat canadien des employés du transport a tenté à plusieurs reprises de communiquer avec le ministère des transports du Canada au sujet du contrat conclu pour l'entretien et l'exploitation de l'aéroport de Frobisher Bay, car ce syndicat prétend qu'une telle mesure entraînera une hausse des coûts d'exploitation et d'entretien et une baisse du nombre des services offerts aux usagers, qu'elle nuira à la sécurité des passagers et qu'elle bouleversera la vie des employés de cet aéroports.

Je crois que très peu d'employés seront réembauchés. D'après mes renseignements, cinq employés ont plus de 13 ans de service dans le nord et il est fort peu probable que la société Tower les embauche à nouveau, lorsqu'elle assumera cette responsabilité.

[Texte]

I would like to know whether you can assure the Committee, and I suppose the people up in the Frobisher Bay area, that these matters have been closely examined by your group and that there is in fact no foundation to these allegations, because they are still persistent and we still hear them.

Mr. Lang: Certainly, the objective in making a change would be the opposite of those suggested. In other words, the objective would be to lower the cost. I do not, however, want to treat these allegations lightly and I would like to take up the member's offer really to have a look at them and report at a later time.

Mr. Murta: All right, fine. If that is the case, I have five or six questions that I wanted to put to the Minister. If he wants to interrupt me at any time to answer any of the specific questions that I will be asking, he can. If not I will go through the questions and possibly we will have a meeting next week with the Minister and he can come back at that time with some information.

In the contract for the Frobisher Bay Airport it calls for the position of Field Maintenance Supervisor and/or Fire Chief. I would like to get the Minister's assurance that the individual recruited to fill the position by the contractor meets the selection factors and/or the criteria for the high standards prescribed by the Public Service Commission's employees for fire fighters. In terms of safety, there appears to be some chance that one man, for example, will be responsible for runway maintenance, snow removal, maintenance and repair of vehicles and also Fire Chief, and it falls in line, I suppose, with the recent Cranbrook situation, and this is one of the reasons why there is so much concern.

• 1625

The next question is, if the Minister has been made aware of the discussions which took place earlier this year between representatives of the Union of Canadian Transport Employees and the Regional Officials of the Canadian Air Transportation Administration concerning what could be—and I use that word advisedly—government irregularities between airport officials at Frobisher Bay and outside parties, as well as recent discussions with the Deputy Administrator, Air Transportation Administration, concerning similar matters. Basically I am referring to the budgetary items presented to the Ministry of Transport in which we find that out of 16 budgetary items, seven are virtually dollar-for-dollar identical between the ministry and the two tenders, one being Tower and I do not have the information for the other tender. Between the two tenders themselves in their tendering, 15 out of 16 of the items are identically the same. I would like to know whether or not there can be something reported back to the Committee on that.

My next question, Article 254 of the specifications states that it will be the responsibility of the department to provide the initial training to fire fighters. Therefore the contractor shall be responsible to maintain the training programs to the highest departmental standards.

[Traduction]

Pouvez-vous assurer au comité, ainsi qu'à la population de Frobisher Bay, que votre groupe a étudié de près ce problème et que ces allégations ne sont nullement fondées?

M. Lang: Il est certain qu'en effectuant ce changement, on voudrait atteindre le résultat opposé. Autrement dit, on viserait à réduire les coûts. Toutefois, je ne voudrais pas traiter ces allégations à la légère et j'aimerais étudier la question et vous fournir ma réponse plus tard, comme vous me l'avez offert.

M. Murta: Très bien. Dans ce cas, j'ai 5 ou 6 autres questions à vous poser. Le ministre peut m'interrompre pour répondre à l'une ou l'autre question. Sinon, je lui donne ma liste de questions, et il pourra répondre à une autre réunion.

Le contrat concernant l'aéroport de Frobisher Bay prévoit la création du poste de surveillant de l'entretien ou de chef de la protection contre les incendies. Je voudrais que le ministre m'assure que le candidat choisi pour ce poste par l'entrepreneur satisfera aux critères de sélection et aux normes élevées prévus par la Commission de la Fonction publique pour les postes de pompiers. Pour ce qui est de la sécurité, il semble qu'un seul employé sera responsable de l'entretien des pistes d'atterrissage, de l'enlèvement de la neige, de l'entretien et des réparations des véhicules ainsi que de la protection des incendies. C'est pourquoi les employés sont tellement préoccupés, et je suppose qu'il faut tenir compte aussi de ce qui s'est passé récemment à Cranbrook.

Deuxièmement, le ministre est-il au courant de récents entretiens entre les représentants du Syndicat canadien des employés du transport et des fonctionnaires régionaux de l'Administration canadienne des transports aériens au sujet de ce qui pourrait—et je souligne l'emploi du conditionnel—constituer des irrégularités de la part de fonctionnaires de l'aéroport de Frobisher Bay et de tiers de l'extérieur. Est-il au courant aussi de discussions récentes avec l'administrateur adjoint des transports aériens au sujet de questions semblables. Je me reporte aux 16 postes budgétaires du ministère des Transports dont 7 sont presque identiques à ceux des deux soumissionnaires, l'un étant la Société Tower et l'autre dont j'ignore le nom. Pour ce qui est des deux soumissions elles-mêmes, 15 postes sur 16 sont tout à fait identiques. J'aimerais savoir si le Comité ne pourrait pas obtenir des explications là-dessus.

Ensuite, l'article 254 des devis stipule que le ministère sera chargé d'assurer la formation initiale des pompiers. Par conséquent, les programmes de formation de l'entrepreneur devront atteindre les normes du ministère.

[Text]

In spite of this very explicit statement under Code 20, which is the training aspect, the contractor has not indicated any budgetary allocation in terms of this training at all. I think that should also be looked into.

The other main question that I would like to have the Minister report back to the Committee on is the whole question of Tower Foundation and the Tower Corporation itself, if he could give the Committee as much background information as possible on that. I understand that as of yesterday the contract was awarded to Tower Corporation. That is of June 7, and yet as late as April 20 there was indication in a letter sent to a person, I think it was Eastern Provincial Airways, that indicated that this particular corporation knew that the contract was going to them at that time, as early as April 20. I would like to get some clarification from the Minister and his department on that particular aspect.

So really we are talking about the whole question of safety, which is of some concern in view of the apparent cutback, employee disruptions, possibly some questionable action in terms of the bidding itself on the contract, and I suppose also the questionable need to contract that particular airport at all in terms of the dollar and cents aspect of what the government is looking at.

Mr. Bécharde: Mr. Chairman, on a point of order.

Mr. Murta: I am just finishing. If it is possible that you can have most of this information or all of it back by the next time the Committee meets, Mr. Lang, I would really appreciate it.

Mr. Lang: I will certainly try to do that.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta . . . Monsieur Bécharde invoque le Règlement.

Mr. Bécharde: I would like some information from Mr. Murta. I would like to know the name of that official from Eastern Provincial Airways.

Mr. Murta: Mr. James F. Tooley, Chairman of the Executive Committee of the Board of Directors.

Mr. Bécharde: Thank you.

The Chairman: Just for the record . . .

Mr. Murta: Nordair. I am sorry.

The Chairman: It is not Eastern Provincial Airways. It is a letter received from Nordair. Can we have the name clearly for the record, Mr. Murta?

Mr. Murta: Mr. Tooley.

The Chairman: Thank you. Mr. McRae.

Mr. McRae: Mr. Chairman, my concerns in this round are about the sluggish movement of grain from the West and through Thunder Bay. I am told that we have a capacity of something like 65 million to 70 million bushels and that when the season opened this year we were only up to about 50 million, and we are down now to about half. There were 25 ships in the harbour. Given the difficulty in the harbour at this particular point, which you are aware of, Mr. Minister, and which the government is moving on—but it takes some time—and the fact that we have not had any substantial dredging over many years, and then the fact that the dredge has to be landed, the work that is being done at this time makes it much

[Translation]

En dépit de cette déclaration très précise, en vertu du Code 20, ayant trait à la formation, l'entrepreneur n'a indiqué aucune allocation de fonds pour la formation. Il faudrait aussi étudier cette question.

De plus, j'aimerais que le ministre nous donne des renseignements de nature plus générale sur la filiale *Tower Foundation* et la Société *Tower* elle-même. Je crois qu'hier, c'est-à-dire le 7 juin, le contrat a été décerné à la *Tower Corporation*. Toutefois, dès le 20 avril, un représentant de la *Eastern Provincial Airways* a reçu une lettre démontrant que la société savait déjà à cette date que le contrat lui serait décerné. J'aimerais obtenir des explications à ce sujet du ministre et de son ministère.

Mes questions se rapportent donc à la sécurité, qui pourrait être mise en danger à cause d'une réduction de personnel. De plus, on s'interroge sur la légalité du contrat lui-même et sur la nécessité de conclure un contrat de ce genre du point de vue économique.

M. Bécharde: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

M. Murta: J'ai presque terminé. Monsieur Lang, je vous saurais gré de nous fournir ces renseignements, en tout ou en partie, à la prochaine réunion du Comité.

M. Lang: Je tenterai certainement de le faire.

Le président: Merci monsieur Murta. Mr. Bécharde, on a point of order.

M. Bécharde: J'aimerais obtenir des renseignements de M. Murta. J'aimerais connaître le nom du représentant de la Eastern Provincial Airways.

M. Murta: M. James F. Tooley, président du comité exécutif du conseil d'administration.

M. Bécharde: Merci.

Le président: Pour le consigner au procès-verbal . . .

M. Murta: Il s'agit de Nordair, excusez-moi.

Le président: Il ne s'agit pas de la Eastern Provincial Airways, mais bien de Nordair. Pouvez-vous répéter le nom, monsieur Murta?

M. Murta: M. Tooley.

Le président: Merci. Monsieur McRae.

M. McRae: Monsieur le président, mes questions portent sur la lenteur du transport des grains de l'Ouest et à partir de Thunder Bay. Je crois que la capacité est d'environ 65 à 70 millions de boisseaux et qu'au début de la saison de cette année, nous ne transportions que 50 millions, et maintenant seulement la moitié de ce chiffre. Il y avait 25 navires dans le port. Le port connaît certaines difficultés à l'heure actuelle dont vous êtes au courant, monsieur le ministre, et au sujet desquelles le gouvernement cherche à prendre des mesures, mais cela prend un certain temps. Aucun dragage important n'avait été effectué depuis bien des années, et les travaux entrepris maintenant nuisent beaucoup au mouvement des

[Texte]

more difficult for ships to top up. But I am told that their ships are running six, seven, and eight elevators at this particular time, simply because there is not enough grain.

• 1630

There seem to be orders, there seem to be ships, and there seems to be grain. But there do not seem to be enough rail cars. I understand we have a capacity of something like 1,500 rail cars per day, and we are running something around half that. This is what I am told by the people in Thunder Bay.

I would like to see what it is about the shortage of rail cars that perhaps we can get at. I know this has been debated in the House and so on, but I wonder, Mr. Minister, if one of the problems with CN is not the fact that the management of CN itself, on your request or in concurrence with you, have not put the profit situation ahead of service to the West and service to Canada. I do not disagree with the profit motive, but I certainly think that in this particular CN may be accused of that.

Mr. Benjamin: Both of them.

Mr. McRae: About the CP, it seems to me what I hear is that they are just not repairing the cars. They are leaving them lying around. I get the impression that we went out and provided the railways with a large number of hopper cars—what, about 8,000—and the railways, certainly the CPR, have taken the attitude that they do not have to keep up the older cars and they are leaving them lying around.

I also wanted to know, Mr. Minister, are these hopper cars interchangeable or are they used for potash? I am not sure about this, but there has been some indication to me that they are being used this way, perhaps because it is more profitable.

The last question in this order is, although I would like to talk about ConRail, which is another problem, I think, with cars, is there any way that you, within the restrictions of your office, can force the railways basically to come to grips with the problem and deliver some grain? It is not just a question of the capacity of the Thunder Bay terminal, which is far greater than what we are getting. It is not just a question even of the grain farmers. It is a question of Canadian reputation in the whole world market.

I would ask you to reply to those questions, and if we have time, I would like to deal with ConRail.

Mr. Lang: First of all, the grain hopper cars are not to be used for handling anything else unless there is really express agreement to do so, and that has not been given for potash at any time. Sometimes it is given for certain other grain products when they are available; but they are for grain. I have no reason to suspect that there are any breaches of that obligation.

The 8,000 grain hopper cars, therefore, have essentially been used in the grain service. The same is true about a good supply of boxcars, which are really grain dedicated and not used for other things.

It is true, however, that there are other cars, potash cars, which when they are available are moved into the grain movement. In the last week I have had word that at last, this

[Traduction]

navires. On me dit que les navires desservent six, sept et même huit éleveurs pour l'instant parce qu'il n'y a pas assez de grain.

Il semble qu'il y ait des commandes, qu'il y ait des navires et qu'il y ait des céréales. Toutefois, il semble qu'il n'y ait pas assez de wagons. Je crois que notre capacité est d'environ 1,500 wagons par jour, mais nous arrivons seulement à environ la moitié. C'est ce que me disent les gens de Thunder Bay.

J'aimerais savoir ce qui cause cette pénurie de wagons et comment on pourrait résoudre le problème. Je sais qu'on en a discuté en Chambre, mais je me demande si ces difficultés ne proviennent pas du fait que la direction du CN, à votre demande ou avec votre accord, n'a pas donné la priorité aux bénéfices plutôt qu'aux services offerts dans l'Ouest et au Canada. Je ne m'oppose pas à ce qu'on cherche à réaliser des bénéfices, mais dans le cas présent, je crois qu'on peut accuser le CN de leur accorder la priorité.

M. Benjamin: Les deux sociétés.

M. McRae: Pour ce qui est du CP, on me dit que cette société ne prend même pas la peine de réparer les wagons. Nous avons fourni aux chemins de fer un grand nombre de wagons-trémies, environ 8,000, et maintenant, ces derniers, certainement le CP, estiment qu'ils ne sont pas tenus de réparer les anciens wagons.

Je voudrais aussi savoir si l'on ne se sert pas de ces wagons-trémies pour transporter la potasse? Je n'en suis pas certain, mais j'ai entendu dire qu'on s'en servait parce que c'était plus rentable.

J'aimerais aussi parler de ConRail, car il y a là aussi des problèmes, mais j'aimerais finalement savoir si votre mandat vous permet d'obliger les chemins de fer à résoudre ce problème et à expédier les céréales? Il ne s'agit pas seulement de la capacité du terminal de Thunder Bay qui dépasse de loin l'usage qu'on en fait actuellement. Il ne s'agit pas seulement d'aider les producteurs de céréales, mais de défendre la réputation du Canada sur les marchés mondiaux.

J'aimerais que vous répondiez tout d'abord à ces questions, et si j'ai encore le temps, je parlerai de ConRail.

M. Lang: Tout d'abord, les wagons-trémies destinés au transport des céréales ne peuvent servir à rien d'autre sauf si nous donnons expressément notre accord, ce qui n'est pas le cas pour la potasse. On s'en sert parfois pour d'autres céréales, mais uniquement pour des céréales. Rien ne me porte à croire qu'on ait enfreint cette obligation.

Donc, les 8,000 wagons-trémies ont été utilisés uniquement pour le transport des céréales. Il en est de même pour un grand nombre de wagons couverts qui servent uniquement au transport des céréales.

Il est vrai toutefois que lorsque d'autres wagons sont disponibles, comme ceux transportant la potasse, on les transfère au transport des céréales. La semaine dernière, on m'a dit que le

[Text]

spring, the potash movement is tapering off and both the CN and the CP are moving some potash cars over into grain and that will gradually improve the situation.

I think it is true that the comfort given to the railways by the Hall Commission about being compensated for their losses on grain has emphasized to them that if major expenditures are to be made on cars, they should look to the government for the cash. There is a tendency on their part, I think, to do that.

But I should say that, in my view, the CN particularly has done very well in the delivery of grain to the terminals. Canadian Pacific has had somewhat more difficulty, particularly to the West Coast, but there may be a number of explanations, including bridge problems and southern Saskatchewan having more difficult weather conditions than other areas.

What should be remembered is that we are involved in a record movement of grain and if we move, which we almost certainly will, 835 million bushels of grain and products put together, we will set a record. Only twice before have we crossed 800 million bushels of exports.

• 1635

Now in the course of doing that a number of things went on, including more shipments by rail out of Thunder Bay during the winter period than usual and that incapacitates Thunder Bay, to some extent, from receiving grain at the same time. Therefore, when the shipping season started, we had less grain there than normal by a little bit, but not by a very significant amount. The rapid movement, when shipping began, naturally put a strain on the available supplies of grain there. But I am confident that we are going to hit that record, and the record is the effective movement of the available grain from one of the two best crops we have ever had in the west. We are moving all of the 1977 crop plus about 100 to 125 million bushels more, so we are moving a lot of grain.

Mr. McRae: Yes, but the rail cars that are going in there are about half of what that harbour can handle.

Mr. Lang: Well if at the end of the year we have moved 500 million bushels of grain out of the eastern direction and 300 plus million out of the western direction, we will be pretty close to records for both places. So we are doing pretty well. That is the grain that we have, if you like, so I do not think it should be overemphasized.

We are constantly examining the question of more hopper cars and the cost of repairing cars and we have, of course, done something of both. We have purchased 8,000 hopper cars, and we put, I think, \$4 million into a repair program a couple of years ago to repair a certain number of boxcars to keep them in the movement. Basically we have been looking at the amount of grain we can expect to move and making sure that we have the cars to move it. We are now looking at that again because we can foresee that by next spring, at least, we will need more cars to replace some cars which are clearly dying. So that is an ongoing thing which we are trying to do.

[Translation]

transport de potasse s'était ralenti et que le CN et le CP sont en train d'affecter certains wagons au transport des céréales, ce qui contribuera à améliorer la situation.

De plus, la Commission Hall a assuré que les chemins de fer seraient indemnisés pour toutes pertes sur le transport des céréales et c'est pourquoi ceux-ci estiment que le gouvernement doit assumer tout frais important relatif aux wagons. Ils sont portés à adopter cette attitude, à mon avis.

Mais, d'après moi, le CN a assuré une très bonne livraison des céréales aux terminaux. Le Canadien Pacifique n'a pas aussi bien réussi, surtout sur la côte ouest, mais cela peut s'expliquer par certaines difficultés posées par les ponts et les conditions météorologiques dans le Sud de la Saskatchewan.

Il faut se rappeler que cette année le transport des céréales et des produits connexes atteindra un chiffre record, 835 millions de boisseaux. Nous avons dépassé 800 millions de boisseaux d'exportation seulement deux fois auparavant.

Ce faisant, bien des choses se sont passées, y compris une augmentation inaccoutumée du transport par rail à partir de Thunder Bay pendant l'hiver et cela, jusqu'à un certain point, a nui à la réception du grain à Thunder Bay pendant la même période. Donc, au début de la saison d'expédition, nous avions un peu moins de grain en stock que d'habitude, mais la diminution n'était pas assez importante pour créer des ennuis. Quand l'expédition a commencé, on a dû faire appel à toutes les ressources en grain disponibles là-bas. Mais je suis sûr que nous allons atteindre ce record qui consiste à expédier le plus efficacement possible tout le grain qui nous vient d'une des deux meilleures récoltes que nous ayons jamais eues dans l'Ouest. Nous allons expédier toute la récolte de 1977 et de 100 à 125 millions de boisseaux de plus, ce qui veut dire que nous expédions beaucoup de grain.

M. McRae: Oui, mais ce port pourrait accueillir deux fois plus de wagons.

M. Lang: Si d'ici la fin de l'année nous avons expédié 500 millions de boisseaux de grain vers l'Est et plus de 300 millions de boisseaux vers l'Ouest, nous aurons presque battu le record dans les deux directions. Donc, les choses vont assez bien. C'est tout le grain que nous ayons, si vous voulez, alors je ne crois pas qu'il faille s'attarder à cela.

Nous cherchons constamment à augmenter le nombre de nos wagons-trémies et tenons compte, aussi, du coût de réparation des autres wagons et nous avons évidemment décidé d'affecter nos ressources aux deux aspects de la question. Nous avons acheté 8,000 wagons-trémies et je crois que nous avons réservé quelque 4 millions de dollars pour un programme de réparations il y a quelques années visant justement à réparer un certain nombre de wagons couverts afin de ne pas diminuer notre matériel roulant. Il s'agit donc de savoir combien de grain nous aurons à transporter et nous assurer que nous aurons tous les wagons nécessaires pour le faire. Nous étudions

[Texte]

Mr. McRae: Mr. Minister, if there was a tonnage rate as high as that for postash—I have forgotten the figures—is it not your opinion we would be moving far more grain? It seems to me that the railways, because of concessions made to both of them, or certainly to the CPR, have had it made possible for them to forever move this grain at a reasonable rate and I get the impression that if the tag or rate was better that the movement would be better. I just cannot believe that there is not a desire here to move as little as they possibly can especially when they can use their equipment for something else.

Mr. Lang: Except, Mr. McRae, surely the large amount moved makes it a little difficult to make that statement right now. If we were moving 100 million bushels less than last year or the year before, and so on, you could make a case, but when we are moving an all-time record, it is a little difficult, in that precise year, to say, “we should have moved more and earlier.” There is only so much equipment you can have on hand sensibly. We surely need more equipment than that necessary to handle an average crop, but when we are handling a record crop plus 100 to 125 million bushels over that, you could make a case for the fact that if we had spent more on equipment than that we would have spent it too early compared to the grain that we have, but we are trying to make sure that we have enough to do the job.

As far as the railways and whether they do or do not deserve this, we have just had the Hall Commission look at this question, the very respected Hall Commission, and it said that we should compensate the railways for the difference between what it costs and what they get for moving grain. You can make quite a case out of that for the need for the Treasury to either bear that difference or to do as we have been doing, buying hopper cars and rebuilding rail lines out of our own cash.

Mr. McRae: I am told that ConRail, which runs between Buffalo and Detroit on the New York-Penn Central Railway network, is using mostly Canadian cars in this area and that their original contractual arrangement with the Canadian government, going back to the turn of the century, was that they would supply their own equipment. I understand their licence will, shortly, be up for renewal. This seems to be one of those areas where Canadian cars are used where there is seen to be a contractual arrangement where the Americans should be providing their own cars. Are you familiar with this and is this one of those areas where we can come up with a few cars?

[Traduction]

de nouveau cette question parce que nous prévoyons que dès le printemps prochain, au moins, nous aurons besoin de nouveaux wagons pour remplacer ceux qui devront aller à la casse. C'est le genre de choses qui ne nous laissent aucun repos.

M. McRae: Monsieur le ministre, j'en ai oublié les chiffres, mais si le transport du grain se faisait pour le même prix que celui de la potasse, ne croyez-vous pas que l'on transporterait plus de grain? Il me semble que grâce aux concessions qu'on leur fait, les chemins de fer, ou à tout le moins le CPR, doivent s'intéresser à transporter indéfiniment le grain à un taux raisonnable et j'ai l'impression que, si le taux était plus intéressant, le transport se ferait mieux. Il m'est impossible de croire que ces sociétés veulent vraiment transporter plus que le minimum indispensable, surtout qu'elles peuvent se servir de leur matériel roulant à d'autres fins.

M. Lang: Il me semble, monsieur McRae, que les énormes quantités transportées jusqu'ici justifient à peine cette façon de voir les choses. Si l'on transportait 100 millions de boisseaux de moins que l'an dernier ou que par les années passées, vous auriez peut-être raison, mais puisque tous les records précédents seront battus, il est plutôt difficile, cette année, de prétendre que nous aurions dû en transporter plus et plus tôt. Le matériel roulant est un facteur fixe. Nous avons certainement besoin de plus de matériel qu'il n'en faudrait s'il s'agissait d'une récolte moyenne, mais il ne faut pas oublier que nous transportons une récolte record sans parler de 100 à 125 millions de boisseaux de plus et vous pourriez toujours dire que si nous avions dépensé plus de fonds pour augmenter le matériel roulant nous l'aurions dépensé trop tôt par rapport à la quantité de grain que nous avions à transporter, mais nous essayons tout simplement de nous assurer que nous en avons suffisamment pour faire le travail.

En ce qui concerne les chemins de fer et s'ils méritent ce genre de traitement ou non, la très respectée Commission Hall vient tout juste d'étudier cette question et, d'après elle, nous devrions verser une compensation aux sociétés de chemins de fer pour combler la différence entre ce qu'il leur en coûte pour transporter le grain et les revenus qu'elles en tirent. Vous pouvez toujours vous servir de cela soit pour leur faire rembourser cette différence par le Trésor public, soit pour justifier ce qui a déjà été fait, c'est-à-dire nous servir de nos fonds pour acheter des wagons-trémies et refaire certaines lignes de chemins de fer.

M. McRae: On me dit que la ConRail, qui assure le transport entre Buffalo et Detroit sur le réseau ferroviaire de la New York-Penn Central se sert surtout de wagons canadiens dans cette région et que le contrat d'origine qu'avait cette société avec le gouvernement canadien, et qui remonte au début du siècle, précisait qu'elle devait fournir son propre matériel roulant. Je crois savoir que le permis sera renouvelé incessamment. Ce me semble être l'un de ces secteurs où l'on se sert de wagons canadiens tandis qu'il semble y avoir un contrat prévoyant que les Américains devraient se servir de leurs propres wagons. Connaissez-vous ce cas et s'agit-il là de l'un de ces secteurs où nous pourrions récupérer quelques wagons?

[Text]

• 1640

Mr. Lang: I am not familiar with that, but I would be glad to look into it.

Mr. McRae: I am told that fairly shortly there will be hearings and I think that might well be looked at.

M. Béchard: Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire? Cela concerne tous les députés de l'Ouest en particulier.

Le président: Très vite, s'il vous plaît, monsieur Béchard.

M. Béchard: Dans le même ordre d'idées, récemment, lors d'une journée de l'opposition, un député a mentionné qu'il y avait 2,600 ou peut-être 26,000 voitures du Canadien national qui étaient aux États-Unis, sans aucune charge, alors qu'on en avait besoin ici pour transporter le blé. Si je fais erreur, j'aimerais que l'on me reprenne, parce que c'est important. Est-ce que le ministre pourrait m'éclairer ma lanterne à ce sujet-là?

Mr. Lang: First of all, there are some payments which have to be made if cars are used in certain circumstances instead of being sent back, so to say there are so many cars and there is no payment is misstating the situation. That may be true about some of the cars, but certainly it is not generally true.

Second, there are more cars than usual in the United States, more Canadian cars, but this is not a grain-car problem because our grain cars do not go into the United States and, therefore, there is no problem about their coming back. They do go to Vancouver and Thunder Bay. There is a small margin of a problem because some of the potash cars have gone into the United States and have been delayed coming back and, of course, if they had come back faster we might have found them available for grain.

Mr. Béchard: But not 26,000.

Mr. Lang: Well, 23,000, I think, was the figure quoted and it may well have been that high. It certainly was very much higher than usual.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I have to go. Can I have just one supplementary?

The Chairman: I am sorry, but this is just taking the time away from other members. I am in the hands of the Committee, but I have other members who have not spoken yet and would like to. Okay, the last supplementary. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate that, I have to catch a plane. I dealt with this on the railroad and I have looked into it since. There is a per diem payment by railroads on interchange of cars, that is, U.S. cars on Canadian lines and Canadian cars on U.S. lines, but there is always and has been as far back as 1947, to my knowledge, an imbalance, a larger number of Canadian cars on U.S. tracks than U.S. cars on Canadian tracks. Could the Minister look into and would he look into an increase in the per diem charges? In other words, let us look at \$100 a day instead of the \$4 or \$5 a day

[Translation]

M. Lang: Je ne connais pas ce cas, mais je serai heureux de l'étudier.

M. McRae: L'on ne dit qu'il y aura bientôt des audiences et peut-être vaudrait-il la peine d'étudier ce cas.

Mr. Béchard: Mr. Chairman, a supplementary question, please? This is of particular concern to all the western members.

The Chairman: Very quickly, please, Mr. Béchard.

Mr. Béchard: In the same line of thought, recently, during an Opposition day, a member mentioned that there were 2,600 or maybe 26,000 Canadian National cars which were in the United States without any charge while they were needed here to carry grain. If I am wrong, I would like to be corrected, because it is important. Could the Minister give me any clarification on that?

M. Lang: Tout d'abord, il y a certains frais à payer si, dans certaines circonstances, l'on veut se servir de wagons au lieu de les retourner; alors, prétendre que l'on se sert de tel nombre de wagons sans payer de frais, c'est mal présenter la situation. C'est peut-être vrai pour certains wagons, mais ce n'est certainement pas généralisé.

Deuxièmement, il y a plus de wagons canadiens aux États-Unis que d'habitude, mais cela ne crée pas de problèmes en ce qui concerne les wagons qui transportent le grain, car ces wagons ne vont pas aux États-Unis et leur retour au Canada ne crée donc pas de problèmes dans ce domaine. Ces wagons vont à Vancouver et à Thunder Bay. Cela pose un petit problème parce que certains des wagons qui servent au transport de la potasse ont été expédiés aux États-Unis et leur retour a été retardé et si ces wagons étaient revenus plus vite, ils auraient été disponibles pour le transport du grain.

M. Béchard: Mais il n'y en a pas 26,000.

M. Lang: Je crois qu'il avait été question de 23,000 wagons et ce n'est pas impossible. Il y en avait certainement beaucoup plus que d'habitude.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je dois partir. Puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Je suis désolé, mais nous empiétons sur le temps de parole des autres députés. C'est au comité de décider, mais il y a d'autres députés qui ne se sont pas exprimés et qui auraient aussi leur mot à dire. D'accord, une dernière question supplémentaire, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. J'apprécie ce geste, j'ai un avion à prendre. J'ai déjà soulevé cette question concernant les chemins de fer et je l'ai réétudiée depuis. Les chemins de fer versent un certain montant par jour par wagon échangé, c'est-à-dire sur les wagons américains au Canada et sur les wagons canadiens aux États-Unis, mais il y a toujours eu, et cela remonte à 1947, à ce que je sache, un déséquilibre, c'est-à-dire plus de wagons canadiens aux États-Unis que de wagons américains au Canada. Le ministre pourrait-il étudier cette question et pourrait-il peut-être songer à augmenter les

[Texte]

that I think is presently charged which then would put some kind of penalty or coercion upon U.S. railroads to return Canadian equipment. There would be very few grain cars, but there are potash cars, lumber cars, stock cars, refrigerator cars, a whole host of rolling stock which places our Canadian railroad system in a terrible position at different times of the year. Coupled with that question, if things are so good about grain movement this year, how come the member for Assiniboia is announcing a special investigation into the matter?

Mr. Lang: Two things, first of all, I confess that I can get confused between per diem charges and penalties for movements of a different sort, but I do understand that the American rail administration has recently doubled a movement charge, which was \$100, to \$200 which applies to Canadian cars in the U.S. and I am asking now for an answer to the question whether that is having any noticeable impact or whether we have to go further than that.

The reason, notwithstanding that we are doing so much grain movement that we are looking further at it, is because we want to be sure as we move towards my own personal target in four or five years of one billion bushels of exports that we are using our equipment as effectively as possible and, indeed, I have to know that before I wring the last dollars out of a difficult Treasury to buy hoppercars. I have to be able to assure that everything is being done that can humanly be done to use the equipment to the full.

We are getting far better use out of equipment today with the various steps we have taken. I think it used to be 22, 23 days—that was the classic turnaround time—19 days a few years ago; it is now down to 17 days. So it is going much better. But, even at that, there are questions asked about whether there are six or seven or eight things we could do that have always been a stumbling block towards improving that more. I do not underestimate the difficulty of accomplishing that because good minds have been applied to the problem before and have come up against those blocks and have quit. We want to try it once more before we buy the 14,000- and the 16,000-hopper car.

• 1645

Mr. Benjamin: Would you make . . .

The Chairman: Order, Mr. Benjamin, point of order.

Mr. Benjamin: Make sure you get a railway to carry out the investigation.

Mr. Lang: Thank you for the advice.

Mr. Oberle: Well, in the interests of continuity . . .

Mr. Benjamin: . . . not on the Board of Directors

Mr. Oberle: . . . Mr. Chairman, our spirit of generosity only goes so far with Mr. Benjamin . . .

[Traduction]

frais pour ces wagons? En d'autres termes, songeons à exiger \$100 par jour au lieu de \$4 ou \$5 actuels, ce qui pénaliserait les chemins de fer américains ou les obligerait à retourner le matériel roulant canadien. Peut-être y a-t-il là peu de wagons destinés au transport du grain, mais il y a des wagons destinés au transport de la potasse, du bois, du bétail, sans parler des wagons frigorifiques, tout un stock roulant dont l'absence se fait cruellement sentir à certaines périodes de l'année. Si le transport du grain marche si bien cette année, comment cela se fait-il que le député d'Assiniboia annonce une enquête spéciale à ce sujet?

M. Lang: Deux choses. Tout d'abord, j'avoue que je m'y perds quelques fois entre les frais quotidiens et les pénalités à d'autres titres, mais je crois savoir que l'administration américaine des voies ferrées a récemment doublé certains frais qui passent de \$100 à \$200 par jour pour certains wagons canadiens qui se trouvent aux États-Unis et j'attends maintenant la réponse à la question que j'ai posée à savoir si les résultats de cette mesure se font sentir ou s'il nous faut aller plus loin encore.

Nonobstant notre efficacité actuelle dans le transport du grain, nous voulons étudier davantage cette question parce que lorsque nous aurons atteint mon objectif personnel de transport d'un milliard de boisseaux d'exportation dans 4 ou 5 ans, nous voulons être sûrs que nous nous servons de notre matériel le plus efficacement possible et je dois pouvoir le prouver avant de pouvoir réussir à obtenir un sou vaillant du trésor pour acheter des wagons-trémies. Je dois pouvoir assurer les intéressés que tout ce qui peut humainement se faire pour obtenir plein rendement du matériel se fait.

Grâce aux différentes mesures que nous avons prises, l'on se sert beaucoup plus efficacement de ce matériel aujourd'hui. Il me semble que le délai de retour était d'environ 22 ou 23 jours, 19 jours il y a quelques années, et qu'il est maintenant de 17 jours. Donc, cela va beaucoup mieux. Malgré cela, on nous demande toujours s'il n'y aurait pas six, sept ou huit problèmes sempiternels que nous ne pourrions régler de façon à ce que les choses aillent mieux. Je ne sous-estime pas les difficultés parce que bien des hommes intelligents ont déjà étudié ces problèmes auparavant et ont dû abandonner devant ces obstacles. Nous voulons nous y attaquer encore une fois avant d'acheter les 14,000 ou 16,000 wagons-trémies.

M. Benjamin: Pourriez-vous . . .

Le président: A l'ordre, monsieur Benjamin, je vous rappelle le Règlement.

M. Benjamin: Assurez-vous de faire faire l'enquête par une société de chemin de fer.

M. Lang: Merci pour le conseil.

M. Oberle: Eh bien, question de continuité . . .

M. Benjamin: . . . qui ne font pas partie du conseil d'administration . . .

M. Oberle: . . . monsieur le président, il ne faudrait pas abuser de notre esprit de générosité pour ce qui est de M. Benjamin . . .

[Text]

Mr. Benjamin: Thank you, fellows.

Mr. Oberle: Catch your plane.

Mr. Benjamin: I owe you that.

Mr. Oberle: In the interests of continuity, I would like to address myself to play a little bit of a numbers game in regard to these grain costs. As I understand it, the government has ordered 8,000 hopper cars and has taken delivery so far of 6,000. Is that correct, Mr. Minister?

Mr. Lang: No, if there are eight or nine left to come, that is all. I believe we have the full order expect for the nine which were caught up in the strike at National Car.

Mr. Oberle: So there are now 8,000 hopper cars delivered?

Mr. Lang: Virtually.

Mr. Oberle: But no further orders are in place at this moment?

Mr. Lang: Not at this moment.

Mr. Oberle: Yes. Now, the railways had in place roughly 20,000 box cars for the movement of grain. Is that right?

Mr. Lang: I do not have those figures in front of me so I am not going to . . .

Mr. Oberle: We have done a little analysis of this thing. The railways did, at one point, have about 20,000 cars with which they could deliver grain. At this particular time, because of the hopper cars that came into service, they have about 13,500 cars. And by 1981—I think these are figures that were confirmed by officials that were here with Mr. Bandeen—the railways estimate that the volume of their cars will be down to something like 6,500. Now, what will happen to these cars I do not know, but is the Minister aware of what the railway is planning and whether they are taking all these cars out of service, obviously depending on the Wheat Board to supply all the rolling stock in the future for the movement of grain.

Mr. Lang: I am aware of the projections. I think the railways would rather that these cars come to the end of their serviceable life without major repair, than that they somehow take them out of service.

Mr. Oberle: Yes, all right. But there is no effort to repair these cars, and the railways have no intention of replacing these cars with new rolling stock?

Mr. Lang: I think you could say that they are, as I indicated to Mr. McRae, relying somewhat heavily on the Hall Commission's recommendation of cash flow to them from the treasury in relation to grain and, therefore, tend to look to us for action. We are looking at the repair car question. We did that once before in regard to a couple of thousand cars, I believe it was, in total. We are now looking at that question again and weighing the balance between spending five or six thousand dollars a copy to rebuild cars or to go for new hopper cars or some combination of that.

[Translation]

M. Benjamin: Merci, les gars!

M. Oberle: Va prendre ton avion.

M. Benjamin: Je vous revaudrai cela.

M. Oberle: Question de continuité, j'aimerais jouer un peu à la roulette avec tous ces chiffres concernant les frais de transport du grain. Si j'ai bien compris, le gouvernement a commandé 8,000 wagons-trémies et en a reçu 6,000 jusqu'ici. C'est exact, monsieur le ministre?

M. Lang: Non, il nous reste à peine à en recevoir 8 ou 9. Je crois que nous avons reçu tout ce qui a été commandé à part ces neuf dont la livraison a été retardée à cause de la grève à la National Car.

M. Oberle: Donc, ces 8,000 wagons-trémies vous ont été livrés?

M. Lang: A toutes fins pratiques, oui.

M. Oberle: Mais on n'en a pas commandé d'autres?

M. Lang: Pas pour le moment.

M. Oberle: Bien. Les sociétés de chemins de fer avaient environ 20,000 wagons couverts pour le transport du grain, n'est-ce pas?

M. Lang: Je n'ai pas ces chiffres devant moi, alors je ne vais pas . . .

M. Oberle: Nous avons fait une petite analyse. Il fut une époque où les sociétés de chemins de fer avaient environ 20,000 wagons dont ils pouvaient se servir pour le transport du grain. A l'heure actuelle, à cause des wagons-trémies, dont on se sert maintenant, elles ont environ 13,500 wagons. En 1981, et je crois que ces chiffres ont été confirmés par les fonctionnaires qui étaient ici avec M. Bandeen, en 1981, dis-je, les sociétés de chemins de fer croient qu'elles n'auront plus que 6,500 wagons. Ce qu'on fera de ces wagons, je ne le sais pas, mais le ministre sait-il ce que prévoient faire les chemins de fer et si ces sociétés mettent ces wagons au rebut, en comptant que la Commission du blé fournira, à l'avenir, tout le stock roulant nécessaire pour le transport du grain.

M. Lang: Je suis au courant des prévisions. Je crois que les sociétés de chemins de fer préféreraient que ces wagons servent jusqu'à la fin de leur vie utile sans réparations majeures plutôt que de les voir mettre au rancart.

M. Oberle: Oui, parfait. Mais on ne fait pas d'efforts pour réparer ces wagons et les sociétés n'ont pas l'intention de remplacer ces wagons par un nouveau matériel, n'est-ce pas?

M. Lang: Comme je l'ai dit à M. McRae, on pourrait peut-être dire que les sociétés comptent énormément sur la recommandation faite par la Commission Hall concernant ces liquidités qui devraient leur être versées par le Trésor pour le transport du grain et semblent donc attendre que nous prenions une décision. Nous étudions la question des réparations de wagons. Je crois que nous avons déjà consenti à déboursier le nécessaire pour faire réparer quelque 2,000 wagons environ. Le problème se pose de nouveau et nous devons peser le pour et le contre, c'est-à-dire dépenserons-nous entre \$5,000 ou \$6,000 par wagon pour les réparations, achèterons-nous de nouveaux wagons-trémies ou ferons-nous les deux à la fois.

[Texte]

Mr. Oberle: So at this point there is no commitment by the railways that they themselves will keep these cars in service or keep them around. For the moment, they are phasing out two-thirds of their rolling stock by 1981.

Mr. Lang: Well, they did give us a commitment, in connection with the previous action we took, that they would not accelerate their technique or manner of phasing out cars; that really means, in other words, that we have a commitment from them, which we will hold them to if they are in any way advancing the way in which cars are removed from service.

Mr. Oberle: How many hopper cars will it take—I do not know about the volume or the weight these units carry—how many hopper cars will it take to replace 13,000 box cars?

Mr. Lang: It takes roughly two hopper cars to replace three box cars, a little less than that on average, because the . . .

• 1650

Mr. Oberle: Because we need about 10,000 more hopper cars.

Mr. Lang: Well, not necessarily, because I think actually your own figure was that at this moment they are down to about 1,300. You do get some other advantages of speed and usefulness out of hopper cars which you do not get out of boxcars, and a key as to how many we will need is the turn-around time. If that 17-day turn-around time can be reduced to 14, for instance, obviously that is a very significant saving and greater usefulness of the cars and therefore not as many cars are required.

Mr. Oberle: What concerns me, and obviously it is the question I am getting to, is that you do not have any hopper cars on order right now and the railways are continuing the phasing out—let us call it that because that is what it is—their commitment to the grain economy in respect of rolling stock. When it is the intention of the Wheat Board to place further orders? You obviously do not buy them off the shelf. Is it a three-year delivery?

Mr. Lang: Oh, no, it is a lot faster than that. If we place an order we will probably begin to have them running off the assembly line within a matter of weeks. I think one of the companies, as I have just indicated, is still tooled up for the production of cars, so there is perhaps very little delay. But, as you know, because I have said it in the House, at this we are very moment considering this question in Cabinet.

Mr. Oberle: You will probably make a decision this year or this summer.

Mr. Lang: Yes, relatively soon.

Mr. Oberle: Mr. Chairman, there are a great many things that are rather urgent and pressing which I wanted to ask the Minister about, if you allow me to jump all over the map a little bit.

I will now go to Dawson Creek which is the heart of the British Columbia side of the Peace River country. The problem up there is not with grain, it is with the airport. I regret

[Traduction]

M. Oberle: Donc, les sociétés de chemins de fer ne se sont pas encore engagées à garder ces wagons en état de rouler. Pour le moment, donc, ces sociétés prévoient se débarrasser des deux tiers de leur matériel roulant d'ici 1981.

M. Lang: Enfin, grâce aux mesures que nous avons prises précédemment, elles se sont engagées à respecter un échéancier pour s'en débarrasser; en d'autres termes, elles se sont engagées à respecter un échéancier et nous les obligerons à s'y conformer si jamais elles veulent retirer les wagons plus vite que prévu.

M. Oberle: Je ne sais pas quel poids ou quel volume de grain peut transporter un wagon-trémie, mais combien de wagons-trémies cela prendra-t-il pour remplacer 13,000 wagons couverts?

M. Lang: Il faut environ deux wagons-trémies pour remplacer trois wagons couverts, un peu moins que cela en moyenne, parce que . . .

M. Oberle: Nous aurons donc besoin d'environ 10,000 wagons-trémies de plus.

M. Lang: Pas nécessairement, d'après votre chiffre, il n'y en aurait actuellement que 1,300. Les wagons-trémies ont des avantages par rapport aux wagons couverts et le nombre de wagons dont nous avons besoin dépend de la rotation des wagons; c'est-à-dire que si nous pouvons réduire de 17 jours à 14 jours ce temps de rotation, il n'y a pas de doute que nous utiliserons plus efficacement les wagons et par conséquent que nous aurons besoin de moins de wagons.

M. Oberle: Ce qui m'inquiète, c'est que vous n'ayez actuellement aucun wagon-trémie en commande et que les chemins de fer continuent à diminuer progressivement leur matériel roulant, c'est-à-dire en fait leur engagement dans le secteur des grains. Quand pensez-vous que la Commission canadienne du blé va faire d'autres commandes? De toute évidence, vous n'allez pas les recevoir immédiatement; il faut un délai de trois ans?

M. Lang: Non, c'est beaucoup plus rapide. Lorsque vous faites une commande, il ne faut habituellement que quelques semaines pour que les wagons sortent de la chaîne de production. Je crois qu'il reste une société qui a tout son outillage prêt pour la fabrication de wagons. Par conséquent, cela ne devrait peut-être pas prendre beaucoup de temps. Mais comme vous le savez, et j'ai dit cela à la Chambre, nous sommes justement en train d'étudier cette question au Cabinet.

M. Oberle: Vous allez probablement prendre une décision cette année ou cet été?

M. Lang: Oui, bientôt.

M. Oberle: Il reste pas mal de questions qui sont urgentes et que je voulais poser au ministre, si vous me permettez de faire un fond géographique.

Je vais passer à Dawson Creek au cœur de la Colombie-Britannique, dans la région de Rivière-la-Paix. Là, le problème ce n'est pas les grains mais c'est l'aéroport. Je regrette de devoir

[Text]

having to bother the Minister again with this particular question. I do admit that the urgency of it is highlighted by the wrangle. I do not necessarily want to get back to that all the time, but there is a lot of anxiety among the travelling public, the people in the area, the city, the airline and the pilots flying into that airport.

If there is one airport that has the absolute bare minimum standards... it has really nothing but a runway, which is marginal in length, and some landing lights. There is no form of radio or air-to-ground communication of any kind. There was a unit intercomm which served as a convenience to the pilots and the airlines flying in, but that was taken out because the atmospheric environment people at the airport did not want to be bothered with the responsibility that went with the maintenance in the operation of that radio equipment in case of an accident. I have written to the Minister, and he understands the question and I know the thing is being studied. How soon can we expect some kind of decision to that particular situation?

I also want to ask the Minister if it is the intention to incorporate, as will be necessary, particularly in these situations where you have a city involved and airlines, the Ministry of Transport and atmospheric environment. In a setting like that will it be possible to get all these agencies together and combine the services? In the case of Dawson Creek there is no fire-fighting equipment of any kind at the airport. Nor is there any agreement with the city. The city fire department could go out and respond to an emergency at the airport, but they imply have not got the equipment or anything else. But the city, of course, would be prepared to develop that capacity within their own fire-fighting capability if there were any kind of compensation and negotiation with the ministry. The same being true with the people who are running the weather office there for eight hours; it should really be 16 hours or 24 hours. These people are busy 15 minutes to half an hour of the hour and why could they not be trained to supply a radio service at the same time? In other words, when you have these kinds of facilities that cater to a local and regional need, why can they not come up with some basic minimum standards and ensure that the capacities and the services that are in the area are incorporated into the needs that these airports present?

• 1655

My question is, how far has the study progressed? When will you be able to make a decision, in the decision that you will be making will you be issuing some minimum standards, and will there be a very aggressive program to implement these minimum standards at these locations in British Columbia? Dawson Creek is not the only one, as the Minister knows. There are about four or five similar locations that are, in the words of a senior official of his department in Western Canada, an accident waiting to happen.

Mr. Lang: Perhaps I would ask Mr. McLeish to make a comment about that.

The Chairman: Mr. McLeish.

Mr. McLeish: Mr. Chairman, I attempted to answer similar questions to this by Mr. Oberle on another occasion before this

[Translation]

ennuyer le ministre à nouveau avec cette question, mais elle est urgente parce que l'affaire est embrouillée et cela crée pas mal d'anxiété parmi les voyageurs, les gens de la ville, le personnel navigant et les pilotes qui se rendent à cet aéroport.

S'il existe au Canada un aéroport qui n'a que le minimum... Tout ce qu'il y a, c'est une piste d'envol et d'atterrissage, tout juste assez longue, et quelques feux d'atterrissage. Pas de communications-radio ou air-sol. Il existait une unité d'intercommunications qui servait aux pilotes et aux lignes aériennes qui a été supprimée parce que les responsables de l'environnement atmosphérique à l'aéroport ne voulaient pas s'occuper de l'entretien du matériel radio en cas d'accident. J'ai écrit au ministre et il est au courant de la question mais j'aimerais savoir quand sera prise une décision dans ce cas?

J'aimerais aussi demander au ministre s'il est prêt à intégrer, car cela est nécessaire dans une situation de ce genre, en un même tout les opérations de la ville, des lignes aériennes, du ministère des Transports et des responsables de l'environnement atmosphérique? A l'aéroport de Dawson Creek il n'y a pas de matériel de lutte contre les incendies et aucun accord n'a été passé avec la ville. La ville n'a d'ailleurs pas le matériel nécessaire pour répondre à une urgence à l'aéroport. Naturellement, la ville est prête à accroître ses possibilités à condition qu'elle soit indemnisée de quelque façon et elle est prête à négocier avec le ministère. Il en va de même pour les responsables du bureau météorologique qui ne fonctionne que huit heures par jour alors qu'il faudrait seize heures ou vingt-quatre heures. Ces gens sont occupés de 15 minutes à une demi-heure par heure et je ne vois pas pourquoi ils ne pourraient pas fournir aussi un service de radio? En d'autres termes, puisque ces installations existent pour les besoins locaux et régionaux, on pourrait fort bien établir des normes minimales et incorporer ces services pour répondre aux besoins actuels de ces aéroports.

J'aimerais savoir où on en est dans cette étude? Quand pourrez-vous prendre une décision et est-ce que vous avez décidé de mettre en application un programme intensif pour qu'on établisse des normes minimales dans ces endroits en Colombie-Britannique? Car il n'y a pas que Dawson Creek, comme M. le ministre le sait, qui se trouve dans cette situation. Il y a quatre ou cinq autres endroits dans l'Ouest du Canada où il y a risque d'accidents et c'est ce qu'a dit un haut fonctionnaire du ministère.

M. Lang: Je vais demander à M. MacLeish de vous répondre.

Le président: Monsieur MacLeish.

M. MacLeish: J'ai essayé de répondre à des questions semblables posées par M. Oberle dans ce Comité. On a déjà

[Texte]

Committee, with respect to the fact that the minimum standards already exist and the airport and the operators are expected to operate in accordance with those minimum standards.

The question of whether or not there should be an air radio station there is being looked at in the context of a review of air radio stations throughout the country. There is an air radio station that serves that airport. It is located at a nearby airport, and this is not an uncommon practice, either in Canada, in the United States or in other parts of the world. So that the question of minimum standards, I believe, has been suitably answered.

The question of whether or not there is any further need for air radio is still being examined.

The question you have raised about the emergency services . . .

Mr. Oberle: Fire fighters.

Mr. McLeish: I am not sure that that one was raised on the previous occasion that you questioned me when I was a witness before this Committee, but I am prepared to look into that and provide the answers.

Mr. Oberle: Okay. I recall that when we discussed that particular problem the last time I tried to pin you down to tell us what you consider to be minimum standards at an airport where you would have a certain type of jet passenger aircraft landing, as is the case in Dawson Creek under PWA licence. You could not answer that particular question—I do not think the Minister can either—and I asked you at that time about a pilot of a PWA 737 aircraft with 95 people on board who decides to land on a grass strip. If he thinks that is fair, I suppose it meets with your minimum standards, does it?

Mr. McLeish: The question of whether a large aircraft can land on a grass strip or not is predetermined by a number of factors, and . . .

Mr. Oberle: Do the minimum standards . . .

The Chairman: Order, please. I must interrupt the member. I have already allowed him several minutes beyond his time, so I will let Mr. McLeish complete the answer if he has not, and I will move just briefly to the next questioner. Have you completed it, Mr. McLeish?

Mr. McLeish: Yes, Some airplanes are cleared to land on gravel strips and in this particular instance I am not sure that I know enough of the details to be able to provide an intelligent answer. But I would be prepared to meet with Mr. Oberle and examine what the questions of deficiencies are that he believes exist and to try to provide the answers to him.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Oberle. Mr. McKenzie, very briefly, our time is just about up.

Mr. Murta: I want one very brief one too.

Mr. McKenzie: I will be very brief, Mr. Chairman.

I just want to make this clear for the record. The Minister made reference again that I am referring back to 1975. The

[Traduction]

établi dans ces endroits des normes minimales et ceux qui s'occupent de l'aéroport sont censés s'y conformer.

La question de savoir s'il faudrait établir une installation de radio est actuellement à l'étude dans le contexte d'une révision de toutes les installations de radiocommunications de l'air du Canada. Il y a une station radio qui dessert cet aéroport et qui se trouve à l'aéroport voisin, ce qui est une pratique courante au Canada et aux États-Unis et ailleurs dans le monde. Par conséquent, les normes minimales existent.

La question de savoir s'il existe un besoin supplémentaire au point de vue radiocommunications air-sol est toujours à l'étude.

Quant à la question que vous avez soulevée au sujet des services en cas d'urgence . . .

M. Oberle: De lutte contre l'incendie.

M. MacLeish: Je ne suis pas certain que la question ait été soulevée par vous lorsque je suis venu témoigner au Comité, mais je suis prêt à examiner l'affaire et vous fournir les réponses.

M. Oberle: D'accord. Je me souviens que lorsque nous avons discuté la dernière fois de ce problème, j'avais essayé de vous obliger à nous préciser ce que vous entendiez par «normes minimales» dans le cas d'un aéroport où atterrissent certains types d'avions à réaction comme c'est le cas à Dawson Creek en vertu d'un permis de Pacific Western Airlines. Vous n'avez pas été en mesure de répondre à cette question et je ne crois pas que M. le ministre puisse y répondre. A l'époque je vous avais demandé si un pilote d'un appareil PWA 737 ayant 95 personnes à bord pourrait décider d'atterrir sur une piste de gazon . . . Je suppose que cela répond à vos normes minimales?

M. MacLeish: La question de savoir si un gros appareil peut atterrir sur une piste de gazon dépend d'un certain nombre de facteurs et . . .

M. Oberle: Est-ce que les normes minimales . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je vous ai déjà donné plus que votre temps, aussi M. MacLeish pourra terminer sa réponse s'il ne l'a pas déjà fait et je passerai au prochain sur ma liste. Avez-vous terminé, monsieur MacLeish?

M. MacLeish: Oui. Certains appareils ont la permission d'atterrir sur des pistes de cailloux, mais je ne suis pas suffisamment au courant de ce cas-ci pour donner une bonne réponse. Mais je suis prêt à rencontrer M. Oberle et à examiner cette question des lacunes qui existeraient selon lui et à essayer de lui fournir des réponses.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Oberle. Monsieur McKenzie, très rapidement . . . Notre temps est presque venu à expiration.

M. Murta: J'aimerais aussi poser une courte question.

M. McKenzie: Je vais être très bref, monsieur le président.

J'aimerais bien préciser pour les fins du compte rendu ceci: le ministre a parlé à nouveau de ce qui s'était passé en 1975.

[Text]

document from the Grand Council of the Cree Indians, the last hearing into a fatal crash there, that was in February, 1978. There were a lot of startling revelations about that particular crash. If the last investigation was February, it took them about six weeks to compile this document. And they have had 26 communications over the last three years calling for an inquiry.

I phoned their office in Timmins yesterday and I spoke to Melonie Actonborough to find out whether they had received satisfactory answers from the Minister regarding the document they had presented to him and whether they had seen any improvement in air safety in the North. And I had a no to both of my questions. That was my reason for bringing it up here today.

Also, Mr. Condon has written them saying that he feels there is a need for an investigation into air safety in northern Ontario. Mr. Chairman, you yourself wrote the Indian chief and you said,

I sincerely hope this serious situation will soon be resolved to the satisfaction of all those concerned.

I just want it on the record that the Indian chiefs are not satisfied that it has been resolved. They say these air safety infractions are still being allowed in the North. So I just want that on the record, and that is from the people that I spoke to in Timmins yesterday; it is not something that I am concocting in my own mind. Thank you.

Mr. Lang: Mr. Chairman, the whole case is still a concoction, because the incidents upon which it is all built are all those which were before us when we went into our investigation. Our investigation was followed by recommendations. The recommendations were followed by action. That action is now in place.

Obviously, there will be incidents from time to time, but there is no evidence whatever to support the view that there is an unsafe condition. Indeed, I have heard many reports of airlines and air operators being concerned about the fact that we are enforcing the regulations so tightly that life is becoming just too difficult for them.

The Chairman: Mr. Murta, one short supplementary.

Mr. Murta: That is right, one question. It is about hopper cars.

There has been an allegation—perhaps “charge” is the right word—that the federal government may have overpaid by some \$600,000 for its last order of 100-ton hopper cars placed in early 1977, the reason being that three months before that apparently CP Rail bought 350 hopper cars with the same basic construction—100-ton cars—from National Steel in Hamilton. They paid at that time some \$32,295. The government ordered, as I understand it, 1,176 one-hundred-ton cars and the suppliers were in Sorel, Quebec, and Trenton, Nova Scotia. And the prices they paid were \$37,860 and \$37,100.

[Translation]

Le document présenté par le Grand conseil des Indiens Cris lors de la dernière audience sur la catastrophe aérienne, remonte à février 1978. Cet accident a amené bien des révélations étonnantes. Si l'enquête s'est terminée en février, il a donc fallu environ six semaines pour compiler ce document. Et depuis trois ans, il y avait eu 26 demandes d'enquêtes.

J'ai téléphoné hier à leur bureau à Timmins et j'ai demandé à Melonie Actonborough si le bureau avait reçu des réponses satisfaisantes du ministre au sujet du document qu'il lui avait soumis et s'ils avaient vu des améliorations dans la sécurité aérienne dans le nord. La réponse a été non à mes deux questions. C'est pourquoi j'aborde cette question ici aujourd'hui.

En outre, M. Condon leur a écrit pour leur dire qu'à son avis il faut procéder à une enquête en matière de sécurité aérienne dans le nord de l'Ontario. Monsieur le président, vous avez écrit vous-même au chef indien et vous lui avez dit:

J'espère sincèrement que cette situation grave sera réglée bientôt à la satisfaction de tous les intéressés.

Je tiens simplement à annoncer officiellement que les chefs indiens ne sont pas d'avis que la situation a été réglée. Ils disent que les mêmes infractions à la sécurité aérienne sont toujours permises dans le Nord. Je tiens simplement à transmettre officiellement l'opinion exprimée par ces personnes de Timmins à qui j'ai parlé hier; tout cela n'est pas le fruit de mon imagination. Je vous remercie.

M. Lang: Monsieur le président, toute cette affaire est quand même de la fabrication, car les incidents sur lesquels ces opinions sont fondées nous avaient déjà été soumis lorsque nous avons commencé notre enquête. Des recommandations ont découlé de l'enquête, recommandations qui ont été suivies des mesures requises, et ces mesures sont maintenant en vigueur.

Il est évident qu'il continuera d'y avoir des incidents de temps à autres, mais rien ne semble confirmer qu'il y ait là des conditions dangereuses. En fait, j'ai entendu plusieurs rapports de compagnies aériennes et de propriétaires d'appareils qui se plaignent que nous leur rendons la vie trop difficile en faisant appliquer les règlements de façon trop stricte.

Le président: Monsieur Murta, vous pouvez poser une brève question supplémentaire.

M. Murta: C'est exact, une question. Elle porte sur les wagons-trémies.

On a allégué, je devrais peut-être dire «affirmé», que le gouvernement fédéral aurait payé quelque \$600,000 en trop pour sa dernière commande de wagons-trémies de 100 tonnes, commande faite au début de 1977, parce que trois mois auparavant, le Canadien Pacifique aurait acheté 350 wagons-trémies du même genre, des wagons de 100 tonnes, de la National Steel à Hamilton. Le CP aurait payé \$32,295. Si j'ai bien compris, le gouvernement a commandé 1,176 wagons de 100 tonnes de fournisseur de Sorel (Québec), et de Trenton (Nouvelle-Écosse). Les prix furent respectivement de \$37,860 et \$37,100.

[Texte]

Now there were no orders awarded to National Steel in Hamilton, even though, as I understand it, they submitted a bid and they had the capacity if a bid had been accepted. Could the Minister clear up this whole question of whether or not there actually was an overpayment in terms of the best price that could have been had by the federal government?

Mr. Lang: Mr. Chairman, we did receive bids on both steel cars and aluminum cars, and the steel-car bid we received from National Steel, National Car, was very much along the lines of that bid referred to for an order of Canadian Pacific cars a little later—or just before, I am not just sure which.

Mr. Murta: Just before.

Mr. Lang: In fact, in order to get the right combinations of quick delivery, we did with this order—as we had done with others, partly because we felt it reasonable to distribute work where it was feasible to different parts of the country where all car companies were looking for work—we did accept some slightly higher bids in relation to other construction of cars in other plants than the bid that was the very lowest.

However, I think the report is erroneous in that it is really comparing the bid we accepted from National Car, which was an aluminum-car bid because we placed the total order for aluminum cars with National Car. They actually did the greater number of cars than, I think, either of the other two, of the 2,000 we ordered. The aluminum cars are more expensive than the steel cars because of aluminum being the more expensive product. We gain from that because of its lightness in use, of course, but that is an option that we took. So in comparing these \$5,000 differences you are comparing an aluminum car with a steel car and, obviously, that is apples and oranges.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

I would like to thank the Minister on behalf of the members, and thank his officials for appearing before us this afternoon.

I will stand Votes 1 and 5.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

Si j'ai bien compris, on n'a rien commandé à la National Steel de Hamilton, bien que cette société ait soumissionné et qu'elle ait été en mesure de remplir une commande éventuelle. Le ministre pourrait-il dire si vraiment le gouvernement fédéral a payé en trop pour ces wagons, c'est-à-dire s'il aurait pu obtenir un meilleur prix?

M. Lang: Monsieur le président, nous avons en effet reçu des soumissions pour les wagons d'acier et les wagons d'aluminium, et la soumission reçue de la National Steel ou National Car, pour des wagons d'acier, était assez semblable à celle de la commande de wagons qu'a faite le Canadien Pacifique un peu plus tard ou un peu plus tôt, je ne sais pas exactement.

M. Murta: C'était un peu plus tôt.

M. Lang: En fait, pour obtenir une livraison rapide dans le cas de cette commande, et aussi parce que nous jugions préférable de distribuer si possible le travail dans différentes parties du pays où des fabricants de wagons manquaient de travail, nous avons donc accepté, comme dans le cas d'autres commandes, des soumissions un peu plus élevées que les plus basses présentées par d'autres fabricants de wagons.

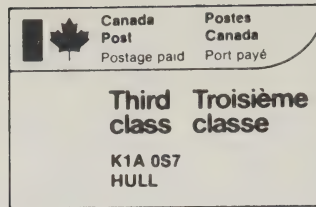
Cependant, je pense que le rapport est erroné en ce sens qu'il fait une comparaison avec la soumission que nous avons acceptée de la National Car et qui portait sur des wagons d'aluminium, car nous avons commandé tous les wagons d'aluminium à la National Car. Cette société a fabriqué un plus grand nombre de wagons pour nous, je pense, que l'un ou l'autre des deux autres fabricants, car nous lui en avons commandé 2,000. Les wagons d'aluminium coûtent plus cher que les wagons d'acier parce que l'aluminium est un produit plus dispendieux. Nous y gagnons à cause de la légèreté du matériel, bien sûr, mais c'est un choix que nous avons fait. Par conséquent, quand vous comparez ces différences de \$5,000, vous comparez un wagon d'aluminium avec un wagon d'acier, ce qui revient à comparer des pommes avec des oranges.

Le président: Je vous remercie, monsieur Murta.

Au nom des membres du comité, je tiens à remercier le ministre ainsi que les hauts fonctionnaires de son ministère d'avoir bien voulu comparaître cet après-midi.

Les crédits 1 et 5 sont réservés.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From the Department of Transport:

Mr. W. M. McLeish, Administrator, Canadian Air Transportation Administration.

Du ministère des Transports:

M. W. M. McLeish, administrateur, Administration canadienne des transports aériens.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 35

Monday, June 12, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 35

Le lundi 12 juin 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1978-79 under POST OFFICE

CONCERNANT:

Budget principal 1978-1979 sous la rubrique
POSTES

APPEARING:

The Honourable J. Gilles Lamontagne,
Postmaster General.

COMPARAÎT:

L'honorable J. Gilles Lamontagne,
Ministre des Postes.

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Béchar	Condon
Benjamin	Darling
Brisco	Dinsdale
Bussières	Dionne
Clarke	(<i>Kamouraska</i>)
(<i>Vancouver Quadra</i>)	Douglas (<i>Bruce-Grey</i>)

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

Flynn	McCain
Halliday	McRae
Lapointe	Roy (<i>Laval</i>)
Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	Towers—(18)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Monday, June 12, 1978:

Mr. Dinsdale replaced Mr. Murta;
Mr. Darling replaced Mr. Mazankowski;
Mr. Brisco replaced Mr. Forrestall;
Mr. Halliday replaced Mr. Crosbie;
Mr. Towers replaced Mr. McKenzie;
Mr. Clarke (*Vancouver Quadra*) replaced Mr. Cadieu.

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le lundi 12 juin 1978:

M. Dinsdale remplace M. Murta;
M. Darling remplace M. Mazankowski;
M. Brisco remplace M. Forrestall;
M. Halliday remplace M. Crosbie;
M. Towers remplace M. McKenzie;
M. Clarke (*Vancouver Quadra*) remplace M. Cadieu.

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, JUNE 12, 1978
(37)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 8:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Béchard, Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard Côte Saint-Paul*), Condon, Darling, Dinsdale, Flynn, Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, McRae, Roy (*Laval*) and Towers.

Other Members present: Messrs. Alexander, Hargrave, Harquail, and Smith (*Churchill*).

Appearing: The Honourable J. Gilles Lamontagne, Postmaster General.

Witness: Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General, Post Office Department.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, March 1, 1978, relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979. (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Wednesday, March 15, 1978*).

The Chairman called Votes 1 and 5 under Post Office.

The Minister and the witness answered questions.

At 10:00 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 12 JUIN 1978
(37)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 20 h 10 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Béchard, Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard Côte Saint-Paul*), Condon, Darling, Dinsdale, Flynn, Loiselle (*Saint-Henri*), McCain, McRae, Roy (*Laval*) et Towers.

Autres députés présents: MM. Alexander, Hargrave, Harquail et Smith (*Churchill*).

Comparaît: L'honorable J. Gilles Lamontagne, ministre des Postes.

Témoin: M. J. C. Corkery, sous-ministre des Postes, ministère des Postes.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 1^{er} mars 1978 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. (*Voir procès-verbal et témoignages du mercredi 15 mars 1978*).

Le président met en délibérations les crédits 1 et 5 sous la rubrique Postes.

Le ministre et les témoins répondent aux questions.

A 22 heures, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, June 12, 1978

• 2008

[Text]

The Chairman: Order please. We have a quorum to hear evidence. We will resume consideration of the Post Office estimates for the fiscal year ending March 31, 1979 and we will call Votes 1 and 5 which are listed on page 19-2 of your Blue Book dealing with the Post Office.

POST OFFICE

General Summary—Budgetary

Vote 1—Post Office—Operating expenditures, contributions and authority to spend revenue received during the year—\$1,181,680,000

Vote 5—Post Office—Capital expenditures—\$23,602,000

The Chairman: We have appearing before us this evening the Honourable Gilles Lamontagne, Postmaster General. With the Minister we have Mr. James C. Corkery, Deputy Postmaster General and Mr. J. E. Uberig, Assistant Deputy Postmaster General, Finance and Administration.

The Minister has no opening comments for us this evening so we will proceed with the questions and answers. Mr. Dinsdale.

Mr. Dinsdale: Thank you, Mr. Chairman. We are all beginning on a happy note tonight. I must say that I now have a copy of the missing report in my hand. I see it is in good, basic mimeograph form rather than the usual glossy presentation that comes to our attention. I presume this is an example of the new restraint policy in the Post Office Department. I only have 10 minutes so I want to get right into the subject matter.

• 2010

The basic problem of labour and management relations in the Post Office department which, as the Minister said in his release of June 7, is one of two basic problems, labour-management relations and the other, how to achieve a faster and more reliable mail service. He goes on in the release to say

Naturally it would be premature at this stage to make public the measures being examined to bring about the desired changes. And I hope to be able to make some of them known at a later date.

I hope the Postmaster General will make some of them known tonight because, after all, this is the purpose of the examination of the estimates.

My first question is, why does the Post Office management not encourage the kind of consultation which provides the only hope for bringing about more cordial relations between Post Office workers and Post Office management? When I say that, I do not mean the sort of casual consultation that takes place from time to time. I mean the move towards industrial democracy, the concept, not of codetermination, but of coreponsibility in making the major decisions that are necessary

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 12 juin 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons un quorum aux fins d'entendre les témoins. Nous reprenons l'étude des prévisions budgétaires du ministère des Postes pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. Nous mettons en délibération les crédits 1 et 5 qui se trouvent à la page 19-3 du livre bleu au titre des Postes.

POSTES

Sommaire général—Budgétaire.

Crédit 1^{er}—Postes—Dépenses de fonctionnement, contributions et autorisation de dépenser les recettes de l'année—\$1,181,680,000

Crédit 5—Postes—Dépenses en capital—\$23,602,000

Le président: Nous accueillons ce soir l'honorable Gilles Lamontagne, ministre des Postes. Il est accompagné de M. James C. Corkery, sous-ministre des Postes et de M. J. E. Uberig, sous-ministre adjoint des Postes, finances et administration.

Le Ministre n'a pas de déclaration d'ouverture ce soir. Nous allons passer tout de suite à la période des questions et des réponses. Monsieur Dinsdale.

M. Dinsdale: Merci, monsieur le président. Nous commençons sur une note joyeuse ce soir. J'ai pu mettre la main sur une copie du rapport manquant. Il s'agit d'une copie au stencil plutôt que l'épreuve glacée à laquelle nous sommes habitués. Je suppose que c'est là un autre exemple de la nouvelle politique de restrictions du ministère des Postes. Je n'ai que 10 minutes à ma disposition, je vais donc m'attaquer au sujet tout de suite.

Le problème fondamental auquel se heurtent les relations de travail au sein du ministère des Postes en est un, comme le ministre l'indique dans son communiqué du 7 juin, qui concerne les relations de travail certes, mais également qui consiste à assurer un service rapide et sûr du courrier. Le communiqué dit ceci:

Naturellement, il est prématuré à ce stade-ci de rendre publiques les mesures envisagées en vue d'apporter les changements voulus. J'espère pouvoir le faire à une date ultérieure.

J'espère que le ministre des Postes est en mesure de parler de quelques-unes ce soir. Après tout, c'est le but de l'examen des prévisions budgétaires.

Je voudrais d'abord savoir pourquoi la direction des Postes n'encourage pas le genre de consultation qui est la seule avenue possible en vue d'instaurer des relations plus cordiales entre les travailleurs et la direction des Postes. Et par là, je n'entends pas la consultation superficielle qui se pratique de temps à autre. J'entends le mouvement de démocratie industrielle, le concept, sinon de la codétermination, du moins de la coresponsabilité en vue de la prise des grandes décisions du

[Texte]

because of the fact that the Post Office department is passing through revolutionary changes.

I do not know whether anybody saw Dennis McDermott, who is the new President of the CLC, and CUPW is an affiliate of the CLC, on *Question Period* this week when he raised this issue in almost the same terms. The CLC wants to co-operation more closely with management to resolve the process of confrontation which has been so damaging to the Canadian economy. He referred to the necessity of reducing the number of strikes which are all objectives that everyone devoutly desires, and, furthermore, he said it can only be achieved by industrial democracy. Why does not Post Office management grasp this opportunity instead of saying, as they said in this latest bulleting of June 7, "We have solutions, but they are secret and we will divulge them at a later time"? Why do we not come to grips with the matter now before what is threatened by the leaders of CUPW, who were in the newspaper recently as saying that they are going to have another strike, but not until the fall? So at least there are a few months' grace left to resolve this difficulty.

The Chairman: Mr. Lamontagne.

Hon. J. Gilles Lamontagne (Postmaster General): The Honourable Member from Brandon-Souris, first of all, I would like to put the facts straight about the annual report that we presented in the House. It was tabled in both languages and you know very well that after it is tabled, it is not the Post Office's responsibility to see that it is printed again. It is going to another department which is Approvisionnement et Services and it is up to them to see that the printing is done and everything is done. But meanwhile I think we tried to get you a mimeographed copy which is the same thing. We have not changed anything about the report, Mr. Dinsdale, do not worry. I think the main object . . .

Mr. Dinsdale: You protest too much.

Mr. Lamontagne: . . . of the annual report is not whether it is glossy, it is the report you want and you have it now. So I think you are satisfied about that.

When you talk about encouraging communication with our labour, it would be very long to tell you everything which has been done in the past and in the present to try to have better communication with our labour, and I would like to stress the fact that it depends on who you are talking about. We have, I think, six different unions and associations in the Post Office, I would say, with 90 per cent or 5 out of 6 associations or unions, we have very desirable and very encouraging communications. I would just mention, for example, the Letter Carriers' Union of Canada, with which we are negotiating at the moment. Mr. McGarry, the President, and Mr. Findlay, the Vice-President, are here, and I think we could not ask for better communication with that union and other associations.

• 2015

The only exception is, as you know, the CUPW, and I might be able to tell you something you know as well as I do, that we are in conciliation with them at the moment, that the dates of conciliation are set, and even between these dates of meetings we offered to CUPW to have informal discussions with them, informal communication, to discuss matters outside of the very, very formal discussions at the conciliation table. And the

[Traduction]

fait que le ministère des Postes passe par une période de changements révolutionnaires.

Je ne sais pas si quelqu'un ici a vu Dennis McDermott, le nouveau président du CTC, et le SPC est affilié au CTC, à l'émission *Question Period* cette semaine où la question a été abordée à peu près en ces termes. Le CTC veut coopérer plus étroitement avec la direction pour mettre fin au processus d'affrontement qui a été jusqu'ici si dommageable à l'économie canadienne. Le président du CTC a parlé de la nécessité de réduire le nombre de grèves, un objectif auquel sûrement tout le monde souscrit, et il a indiqué que le seul moyen d'y arriver est la démocratie industrielle. Pourquoi la direction des Postes ne saisit-elle pas cette occasion plutôt que d'affirmer, comme elle le fait dans son dernier communiqué du 7 juin, qu'elle a les solutions mais qu'elle ne veut les révéler que plus tard? Pourquoi ne pas régler la question dès maintenant avant que ne se matérialise la menace des dirigeants du SCP qui ont parlé dans les journaux d'une autre grève possible, à l'automne? Il reste au moins quelques mois pour agir.

Le président: Monsieur Lamontagne.

L'hon. J. Gilles Lamontagne (ministre des Postes): Pour l'honorable député de Brandon-Souris, je voudrais d'abord rétablir les faits en ce qui concerne le rapport annuel présenté à la Chambre. Il a été déposé à la Chambre dans les deux langues. Or, une fois que le rapport est déposé, ce n'est pas au ministère des Postes qu'il appartient de le faire imprimer. C'est un autre ministère qui s'en charge . . . Supplies and Services. C'est donc ce dernier ministère qui fait le reste. Entre-temps, nous vous avons fourni une copie au stencil. Ce n'est pas la même chose. Nous n'avons rien changé à la présentation de notre rapport, monsieur Dinsdale. Soyez rassuré. Le but n'est pas . . .

M. Dinsdale: Vous en faites trop.

M. Lamontagne: . . . de produire un exemplaire glacé du rapport. L'essentiel, c'est le rapport lui-même, et c'est ce que vous avez. Vous devez être satisfait.

Vous avez parlé d'encourager la communication avec les travailleurs du ministère. Il serait trop long de vous dire ici tout ce qui a été fait et tout ce qui se fait actuellement pour amener une meilleure communication avec les travailleurs. Je voudrais dire à ce sujet que tout dépend de l'interlocuteur. Il y a six associations et syndicats différents au sein du ministère des Postes. Il faut dire que pour 90 p. 100 ou pour 5 sur 6 des associations ou des syndicats, la communication est excellente, et très encourageante. J'aimerais simplement mentionner, à titre d'exemple, le Syndicat des facteurs du Canada avec lequel nous négocions en ce moment. M. McGarry, le président, et M. Findlay, le vice-président, sont ici, et je ne pense pas que nous puissions avoir de meilleures communications avec ce syndicat, comme avec d'autres d'ailleurs.

La seule exception est, comme vous le savez, le syndicat des postiers avec lequel, et vous ne l'ignorez sans doute pas, nous sommes en période de conciliation; des dates ont été fixées pour les réunions et nous avons même proposé à ce syndicat d'avoir des discussions d'information entre ces réunions, à titre officieux, pour préparer les discussions plus officielles qui se dérouleront à la table de conciliation. Or, ce syndicat a refusé

[Text]

answer was again negative. They said, "No, we only discuss at the table. Period."

When you talk after that about labour democracy, it takes more than one man to have democracy. It takes the collaboration of everybody around the table to have democracy and to have communications. However, I think we are still doing a lot to try to achieve that democracy. It already exists when you see the way we negotiate the collective agreements. I think it is democracy at its best, because it is long, it is arduous, free opinions are given on both sides of the table, and I do not think we can call that otherwise than democracy.

You mentioned the issue raised by the President of CLC, Mr. McDermott. You can raise whatever suits you when you talk about labour democracy, but if you go back a few months, when he talked about his own union, the CUPW, I do not think he had only kind words for them. That you might not remember, purposely, because it does not suit you; but I think you have to take the whole declaration of a man like Mr. McDermott, President of CLC, because he is not always complimentary about CUPW or labour.

As I said before, Mr. Chairman, it would be very long to explain to Mr. Dinsdale everything we do to try to get this better communication between labour and management. I think we have succeeded with most of our labour force. And if we have one exception, I do not think it is right, I do not think it is just, to judge one failure, maybe, or one difficulty, when we have so many successes with other people. That is the comment I had. I would ask Mr. Corkery if he has anything to add on that, because he has been there much longer than I and he knows what has been done.

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. J. C. Corkery (Deputy Postmaster General): Mr. Chairman, I think probably only two points to what the Minister has said. One, CUPW have publicly said they will have no part of industrial democracy, which makes a difficult hurdle to get over to start with. On your other suggestion, of referring to Mr. McDermott, I think we too recognize him as a possible help in bridging the communication gap and have been trying to deal with him to enlist his support. We are still working in that area. There has not been an answer. That is it.

Mr. Dinsdale: Well, just an example of what could be accomplished—and you have to start, you have to make a beginning, somewhere. I have the documentation in front of me; unfortunately, time does not permit. There was an attempt at the beginning of the process of mechanization to bring management and labour together in a joint consultative body. Management backed away from it because they were afraid that labour would have too much influence and too much input. This goes back to the beginning of the process and I have the documentation and the name of the chap who was involved in the discussions at that time. He was then a member of the Canadian Union of Postal Workers. I think I can put his

[Translation]

catégoriquement. Il nous a dit qu'il ne discuterait qu'à la table de conciliation, et c'est tout.

Quand on parle ensuite de démocratie syndicale, j'aimerais vous dire qu'il faut plus qu'un homme pour avoir une démocratie. En effet, il faut la collaboration de tous ceux qui sont assis autour de la table, et c'est cela qui permet d'avoir la démocratie et d'instaurer des communications harmonieuses. Toutefois, je peux vous assurer que nous faisons le maximum pour essayer d'y parvenir. Cette démocratie existe déjà, comme vous pouvez le voir, lorsque nous négocions les conventions collectives. En fait, c'est même une démocratie par excellence puisque c'est un processus long et souvent ardu qui permet à toutes les parties de s'exprimer librement.

Vous avez parlé du problème soulevé par le président du CCT, M. McDermott. Vous pouvez dire tout ce que vous voulez au sujet de la démocratie syndicale mais, il y a quelques mois encore, M. McDermott, lorsqu'il parlait de son propre syndicat, le syndicat des postiers, n'avait pas eu que des mots aimables à son égard. Vous préférez peut-être ne pas vous en souvenir, mais je pense qu'il est nécessaire d'étudier toute la déclaration d'un homme comme M. McDermott, le président du CCT, car elle ne contient pas que des compliments sur le syndicat des postiers ou sur les syndicats en général.

Comme je l'ai déjà dit, monsieur le président, il serait très long d'expliquer à M. Dinsdale tout ce que nous essayons de faire pour améliorer les communications entre les syndicats et le patronat. Je pense que nous avons déjà enregistré pas mal de résultats positifs. Certes, il y a peut-être eu des exceptions, mais il est injuste, à mon avis, de généraliser à partir d'un échec ou d'une difficulté, alors que nous avons tant de succès auprès des autres syndicats. C'est le commentaire que j'avais à faire. Je vais maintenant demander à M. Corkery s'il a quelque chose à ajouter, étant donné qu'il est plus au courant de la situation que moi.

Le président: Monsieur Corkery.

M. J. C. Corkery (sous-ministre des Postes): Monsieur le président, j'aimerais ajouter deux remarques à ce que vient de dire le ministre. Premièrement, le syndicat des postiers a publiquement annoncé qu'il ne participerait pas à l'établissement de la démocratie industrielle, ce qui complique sérieusement la tâche dès le départ. En ce qui concerne l'autre remarque, qui portait sur M. McDermott, nous pensons qu'il pourra peut-être nous aider à combler ce fossé qui existe entre ce syndicat et nous et nous essayons donc de nous attirer son soutien. Toutefois, il ne nous a pas encore donné sa réponse.

M. Dinsdale: Je vais simplement vous donner une idée de ce que vous pouvez faire pour commencer, puisqu'il faut bien commencer par quelque chose. J'ai toute la documentation devant moi, mais, malheureusement, je n'ai pas le temps de vous la décrire. On a essayé, au début du processus de mécanisation, de réunir le patronat et les syndicats au sein d'un organisme consultatif mixte. Le patronat a refusé d'y participer car il craignait que les syndicats n'aient trop d'influence. Cela remonte au début du processus de mécanisation et j'ai, dans la documentation qui est devant moi, le nom de celui qui a participé aux discussions à cette époque. Il était alors membre du Syndicat des postiers du Canada. Je crois que je

[Texte]

name on the record here tonight, Mr. Art Lovell, who is still a Post Office employee.

• 2020

But, a personal experience. I was in Calgary a week ago Friday, and I took the opportunity to visit the postal plant there. I was accompanied by the local president of the Canadian Union of Postal Workers, who wanted to sit in in a cordial discussion with management. Management would not sit in with us. We had to deal with one another separately.

So that if you cannot establish a basis of trust on that level you are not going to resolve the big problems, and I think this is what Mr. McDermott was talking about in *Question Period* on Sunday. They realize there are too many strikes. They realize that they can only be resolved if you have the three elements in the Post Office; as I keep saying, you have to have management, you have to have labour and you have to have the customers, the postal users, sitting in and making decisions too. It is a very unhappy state of affairs when your customers have to sue the Post Office to get justice as they feel it. You cannot run an efficient and reliable post office service that way. Now, why would it not be possible for management and the manager of the local plant and the president of the Canadian Union of Postal Workers to sit down in a nice, friendly discussion to establish a basis of good will and understanding?

Mr. Lamontagne: Well, Mr. Chairman, I just can make one small comment before Mr. Corkery adds to it. I also visited many plants across Canada, maybe not Calgary, but Edmonton, Vancouver, Toronto, Ottawa, Montreal, the largest ones. Every time I always had a very friendly meeting, first of all with the management to see exactly what the problems were and try to get a better idea of the problems existing, and the solution, too, that they envisaged to apply. At the same time, I always had a meeting with the labour people, the head of the labour people, in each of the plants, and every time they insisted that they could talk to me without any management being present . . .

Mr. Dinsdale: If I may interrupt, sir, it was the CUPW man who wanted to sit in with us. He took the initiative.

Mr. Lamontagne: I am not more interested in CUPW than the other unions; CUPW is not the Post Office. I have to take into consideration all the unions and all the workers of the Post Office. I am not sold out to CUPW, you know. I am sold out to the workers of the Post Office. I want the good of all the workers and CUPW is only part of them. Every time I visited a plant I saw all the workers's heads who were there, got them together, and it is amazing what I learned from these meetings. They could talk freely with me and it was understood that it was staying between ourselves; there was no other management there so they could say anything they wanted about the management. They did not need to write an A report, they just said very openly and frankly what they had to

[Traduction]

peux le nommer, il s'agit de M. Art Lovell, qui est toujours employé au ministère des Postes.

Je vais maintenant vous faire part d'une expérience personnelle. Je me trouvais à Calgary il y a une semaine, et j'en ai profité pour y visiter les installations postales. J'étais accompagné du président local du Syndicat des postiers du Canada qui voulait avoir une discussion cordiale avec la direction. Or, celle-ci a refusé de venir discuter avec nous, et nous avons dû voir les uns et les autres séparément.

Si vous ne pouvez pas établir un certain climat de confiance, à ce niveau-là, vous n'arriverez jamais à résoudre les problèmes plus importants, et c'est sans doute ce à quoi faisait allusion M. McDermott à l'émission *Question Period* de dimanche dernier. Le CCT se rend compte qu'il y a beaucoup trop de grèves. Il se rend compte également qu'elles ne peuvent être résolues qu'en présence de trois éléments, au ministère des Postes, soit la direction, le syndicat et les usagers. On se retrouve dans une situation fort regrettable lorsque les usagers sont obligés de poursuivre le ministère des Postes pour réclamer justice. Ce n'est pas ainsi qu'on gère un service postal efficace et sûr. Pourquoi la direction d'un bureau de poste local et le président du Syndicat des postiers du Canada ne peuvent-ils pas avoir ensemble une discussion amicale pour essayer d'établir un certain climat de confiance et de compréhension?

M. Lamontagne: Monsieur le président, j'aimerais faire un commentaire avant de céder la parole à M. Corkery. J'ai moi aussi visité de nombreuses installations au Canada, peut-être pas celle de Calgary, mais tout au moins celles d'Edmonton, de Vancouver, de Toronto, d'Ottawa et de Montréal; ce sont les plus importantes. Or, chaque fois, j'ai eu une réunion très amicale, tout d'abord avec la direction, pour connaître exactement les problèmes qui s'y posaient et les solutions qu'elle envisageait d'adopter. Chaque fois que j'ai eu une réunion avec la direction, j'en ai eu une autre avec les représentants syndicaux de chacune de ces installations qui insistaient toujours pour me parler sans la présence d'un membre de la direction . . .

M. Dinsdale: Me permettez-vous de vous interrompre un instant, monsieur, mais c'est le représentant du syndicat des postiers qui voulait venir nous parler. C'est lui qui a pris l'initiative.

M. Lamontagne: Je m'intéresse aux autres syndicats tout autant qu'au syndicat des postiers; le Syndicat des postiers n'est pas le ministère des Postes. Je dois également tenir compte de tous les autres syndicats qui représentent d'autres employés du ministère des Postes. Je ne suis pas au service du Syndicat des postiers mais à celui de tous les travailleurs du ministère des Postes. Je veux leur bien-être à tous, dont le Syndicat des postiers ne représente qu'une partie. Chaque fois que j'ai visité une installation postale, j'ai rencontré les représentants des travailleurs qui s'y trouvaient et j'ai beaucoup appris de ces réunions. Ils m'ont parlé très librement et il était entendu que cela restait entre nous; il n'y avait pas d'autres membres de la direction présents, donc ils ont pu dire tous ce

[Text]

say about management. It gave me much information so that when I returned then to the office I could try to find solutions.

That was very open, that is the way I operated, and again, I say I am with and for all the labour and all the workers at the Post Office, not only one part of it. This I have to say because it is very important to get the inside story, to get communication direct to you about the grievances, about the complaints, and about the suggestions, too, positive suggestions of these labour people, because they work in the plant and sometimes they have good solutions to our problems. If I can bring them back to the management, well, so much the better. They have other ways to do it with intergroup and other communications between labour and management. But these meetings were very helpful to me and I think will be helpful to the Post Office.

Mr. Corkery might want to add something here. I am sorry, Mr. Dinsdale, if I have to ask Mr. Corkery. I have been there for three and a half months and Mr. Corkery has been there many years so he knows more than I do and I am humble enough to know that somebody might know more than I do.

The Chairman: Mr. Corkery, do you have a comment?

• 2025

Mr. Corkery: Not many more years.

Mr. Dinsdale, coming back to your comments on the joint consultation process. I do not recognize it under those particular headlines, but I think we have looked for any kind of process, whatever it would be, that would get them to the table to start talking about mutual interests and I can give you some examples of where it is working and working very well.

Our experience has been up until about a year and a half ago that at the local level, with a few odd exceptions, the conversations were pretty good. They were talking about local issues and trying to find their way through them, and then it was turned off by a police decision of the national executive. But if you go back to 1974, or even before that, during the process of mechanization, there was a fair bit of pretty solid communication at the local level about the problems at the local scene and the was going on all the way across the country. In just about every plant there was lots of dialogue between the local president and the local employees on the scene as it applied to them.

Now, in terms of the national, we use Toronto as the example. I think you remember in 1974 from April to December, I chaired the Post Office management side in dealing with the council. It was CUPW and the letter carriers together, looking at all the issues, the technological change, that affected the employees at that period. Together we were able to identify 10 issues as the only issues before the parties, found

[Translation]

qu'ils voulaient au sujet de la direction. Ils n'avaient pas besoin de rédiger un rapport circonstancié mais ils m'ont dit très librement et très spontanément ce qu'ils pensaient de la direction. J'ai beaucoup appris de toutes ces rencontres et cela m'a permis, de retour à mon bureau, d'essayer d'envisager des solutions.

Ces discussions étaient très ouvertes et, comme je l'ai déjà dit, je dois assurer le bien-être de tous les travailleurs du ministère des Postes et pas seulement d'une partie. Je pense qu'il est très important de connaître le fond de l'histoire, d'avoir des communications directes au sujet des griefs et des plaintes qui peuvent être formulés et, de plus, cela permet d'entendre des suggestions parfois très positives que peuvent nous faire les représentants syndicaux qui, parce qu'ils travaillent dans l'usine, ont parfois de bonnes solutions à proposer à certains problèmes. Si je parviens à réunir les syndicats et la direction autour d'une table, tant mieux. Toutefois, je peux vous dire qu'il y a d'autres moyens de communications entre la direction et le patronat. Ces réunions m'ont été très utiles et j'espère qu'elles le seront aussi pour le ministère des Postes.

Je vais maintenant demander à M. Corkery s'il a quelque chose à ajouter, et je m'en excuse auprès de vous, monsieur Dinsdale, mais, étant donné que je n'occupe ce poste que depuis trois mois et demi, M. Corkery a beaucoup plus d'expérience que moi en la matière.

Le président: Monsieur Corkery, avez-vous quelque chose à dire?

M. Corkery: Je n'y suis quand même pas depuis tellement plus longtemps.

Monsieur Dinsdale, pour en revenir à ce que vous avez dit au sujet du processus de consultation conjointe, peu importe le nom qu'on lui donne, je pense que nous avons cherché un processus qui nous permettrait de les amener à entreprendre des discussions au sujet d'intérêts mutuels et je puis vous donner des exemples de cas où le processus fonctionne et même très bien.

Jusqu'à il y a à peu près 18 mois, à quelques rares exceptions près, les pourparlers allaient assez bien au niveau local. On y discutait de problèmes locaux pour lesquels on tentait de trouver des solutions, mais une décision de l'exécutif national y a mis fin. Si vous retournez jusqu'en 1974 ou même encore plus loin, c'est-à-dire au cours du processus de mécanisation, il y a eu beaucoup de communications sérieuses à l'échelon local au sujet des divers problèmes qui en résulteraient sur le plan local et ceci se passait dans tout le pays. Dans presque toutes nos installations, le dialogue se poursuivait continuellement entre le président local et les employés de l'endroit, au sujet des répercussions qui s'ensuivraient pour eux.

Sur le plan national, nous prenons Toronto comme exemple. Vous vous souviendrez je pense qu'en 1974, d'avril à décembre, je présidais le groupe de direction du ministère des Postes qui traitait avec le conseil. Le Syndicat des postiers du Canada et celui des facteurs examinaient ensemble toutes les questions qui risquaient d'affecter les employés à ce moment-là par suite des changements technologiques. Nous avons pu déterminer

[Texte]

solutions for the 10 that we agreed on and moved on with it with the idea that Toronto would be the pattern for the country. Now when the two unions separated we lost some of that rapport that we had. Nevertheless that kind of dialogue was going at that stage pretty solidly and there were pretty good substantive discussions.

Subsequent to that, we have gone into a process that you heard us talk about that we are very proud of that relates to the inter-group that we use to deal with the letter carriers and with the other unions as well to again bring the group into discussion on any kind of issue and it has turned out to be very effective. We have the techniques before us, if the parties really believe in the business, but it is here that we seem to be stumbling. Now, the situation is we are not talking nationally by decision of the national executive; they will not consult, and they have just made this a policy statement.

The Chairman: Thank you, Mr. Dinsdale. Mr. Darling.

Mr. Darling: Thank you very much, Mr. Chairman.

If I could question the Postmaster General, I would like to talk about parcel delivery and I am wondering about parcel delivery and the roller-coaster machine at Mississauga; what is the drop there? I have heard it is eight feet, but possibly it is just six.

Mr. Corkery: You mean for bulk.

Mr. Darling: The bulk—well, parcels.

Mr. Lamontagne: Mr. Corkery, do you wish to explain?

Mr. Darling: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: The design spec, I think, is a maximum of three feet.

Mr. Darling: A maximum of three feet.

Mr. Corkery: Three feet was to be the maximum drop, but there are situations where it drops from the top to the bottom of a pile; at this stage it is six feet, but it is cushioned at the bottom where it is supposed to be dropping. There are rubber conveyers with no hard bottom and most of them are designed to fall as the weight comes on to them. Now we have some spots we know where they are falling beyond that and we are working . . .

Mr. Darling: Trying to remedy that.

Mr. Corkery: Yes.

Mr. Darling: There has been a lot of damage to parcels. Mr. Postmaster General before you assumed your new kingdom or fiefdom of Postmaster General, I had the opportunity to question your predecessor around Christmas time regarding a Christmas cake that a client of mine received in a tin which was heavy and it was crushed. They must have run over it with a steam-roller. Now I, this past week, received a complaint from a firm in Bracebridge, McPhail's of Muskoka. They sell ladies' wear so it does not only involve parcels that get smashed and broken because they, the firm, handle mostly soft

[Traduction]

qu'il y avait seulement 10 questions principales que devaient régler les parties intéressées, nous avons trouvé des solutions à ces 10 problèmes et nous les avons mises en pratique en décidant que Toronto servirait de modèle au reste du pays. Lorsque les deux syndicats se sont séparés, les communications ont été moins faciles. Néanmoins, ce genre de dialogue allait assez rondement à ce moment-là et les pourparlers étaient assez significatifs.

Par la suite, nous avons eu recours au processus dont vous nous avez entendu parler et dont nous sommes très fiers, en vertu duquel un groupe conjoint traite en notre nom avec les représentants des facteurs et des autres syndicats, pour les amener à discuter de tous les problèmes possibles et le processus s'est révélé très efficace. Nous disposons des techniques voulues, si les parties en cause croient vraiment au principe, mais c'est ici que surgit l'obstacle. Le fait est que maintenant, il n'y a plus que les décisions de l'exécutif national qui tiennent et il vient de déclarer officiellement qu'il n'acceptera pas la consultation.

Le président: Je vous remercie, monsieur Dinsdale. Monsieur Darling.

M. Darling: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Si vous le permettez, j'aimerais poser des questions au ministre des Postes. J'aimerais lui parler de la livraison des colis et je me demande quelle est la hauteur de la chute du convoyeur à Mississauga? J'ai entendu dire que la chute était de 8 pieds, mais elle est peut-être de 6 pieds seulement.

M. Corkery: Vous voulez parler des envois en vrac.

M. Darling: Oui, en fait, des colis.

M. Lamontagne: Pouvez-vous répondre, monsieur Corkery?

M. Darling: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Les plans prévoient un maximum de 3 pieds, je pense.

M. Darling: Un maximum de 3 pieds.

M. Corkery: La chute ne devait pas dépasser 3 pieds, mais il y a des cas où des colis tombent du haut de la pile et à ce moment-là, il s'agit d'une chute de 6 pieds, mais l'endroit où les colis tombent est coussiné. Il y a des convoyeurs de caoutchouc dont le fond n'est pas dur et la plupart d'entre eux sont conçus de manière à s'affaisser quelque peu lorsqu'un poids y tombe. Nous savons qu'il y a des endroits où les colis font une chute plus élevée et nous sommes en train de . . .

M. Darling: D'essayer d'y remédier.

M. Corkery: En effet.

M. Darling: Un grand nombre de colis ont été endommagés. Monsieur le ministre, avant que vous deveniez ministre des Postes, j'ai eu l'occasion de poser des questions à votre prédécesseur vers le temps de Noël, au sujet d'un gâteau de Noël que l'un de mes clients avait reçu dans une boîte en métal assez lourde qui a été écrasée malgré tout. On a dû la passer sous un rouleau compresseur. En outre, la semaine dernière, j'ai reçu une plainte d'une compagnie de Bracebridge, la société McPhail's of Muskoka. Elle vend des vêtements pour dames aussi ne s'agit-il pas de colis qui peuvent être seulement

[Text]

material and a lot of it is still damaged, and those parcels come from wearing apparel people who wrap them pretty well. On top of this there has also been a great deal of pilferage. Now to this man I said, "document it for me"—and incidentally I checked with the postmaster in Bracebridge this morning because I thought it may be three or four parcels, but this man gets 360 parcels a year so he is a fair customer, and he says that 25 per cent of them are damaged and that there are a lot of losses. Then he also goes on to say that for 75 cents a parcel more, he can have it shipped by Rapidex, which I believe is your CN competitor, and CanPar, CPR, so that he says, no hassle and delivery right to the door. Now, he says, "I have reached the stage where I am going to tell my suppliers that that is what they are supposed to do."

• 2030

And here is another thing that certainly surprises me and shocks me. He says that there is a good deal of pilferage and, again, not being too knowledgeable on the price of certain parts of women's apparel, he said a great deal of what he gets are brassieres from Wonder Bra, and I said, "Well, what are they?" He said they are very small and they can be hidden away pretty well and, he says, they cost about \$10 each. And a lot of these disappear. He also says this, that a good deal of them disappeared or there is a lot more pilferage right after a strike in the Post Office or a strike in the Post Office where there has been dissension. And then the other thing he stated was that the majority of the shortages emanate from the Montreal facility. So I would appreciate your comments on this, Mr. Postmaster General.

Mr. Roy: Maple syrup is in good condition.

Mr. Darling: All right. While we are on the damages, too, that is right. Here is a tin of maple syrup. With all due respect, Mr. Postmaster General, Parry Sound produces a heck of a lot of good maple syrup.

An hon. member: Hear, hear!

Mr. Darling: One of my producers came to me here about a month ago saying that they had shipped a considerable amount of it out, a few of them, in fact I think she said eight or ten just disappeared, three or four were broken and she said they were in bottles. So I wrote her back a letter and I said, "Well, in my view you were very ill advised to ship them in bottles. You should have sent them in tins."

And this may be of interest, Mr. Lamontagne. I have a sister in New York and an aunt in Florida. I shipped them both a gallon tin and paid Her Majesty \$8.77 in postage to deliver the two of them. The one my sister received in New York was opened and about this much out of it—they could hardly reach down, so there must have been somebody with a sweet tooth because you do not uncork a maple syrup tin very darned easily. The one that got to Clearwater, Florida, arrived perfectly. I am just pointing that out.

[Translation]

écrasés et cassés, parce que cette société a surtout des colis contenant des tissus et malgré tout plusieurs articles sont endommagés même si les colis sont préparés par des spécialistes dans le domaine du vêtement qui savent comment les envelopper. En plus, beaucoup de colis ont été volés. J'ai alors demandé à mon correspondant de me fournir de plus en plus de renseignements et j'ai vérifié auprès du maître de poste de Bracebridge ce matin car je croyais qu'il s'agissait peut-être de 3 ou 4 colis, mais en fait cet homme qui s'est plaint reçoit environ 360 colis par année, aussi est-il un assez bon client; et il dit que 25 p. 100 des colis lui parviennent endommagés et qu'il y a en outre beaucoup de pertes. Il ajoute que pour 75c. de plus du colis, il pourrait le faire expédier par Rapidex, votre concurrent au CN, je crois, et CanPar, du CP, mentionnant qu'alors il n'y a aucune complication et que tout est livré à domicile. Il conclut en disant: «J'en suis venu au point où je vais dire à mes fournisseurs que c'est ainsi qu'ils doivent procéder.»

Il y a un autre point qui me surprend certainement et qui me bouleverse. Il dit qu'il y a beaucoup de larcins et je ne m'y connais pas tellement en ce qui concerne le prix de certains vêtements féminins, mais il m'a dit qu'il reçoit beaucoup de soutiens-gorge Wonder Bra, et je lui ai demandé ce qu'il voulait dire et il m'a répondu qu'on peut les dissimuler assez facilement puisque ce ne sont pas des articles volumineux, et il a ajouté qu'ils coûtent environ \$10 chacun. Un grand nombre disparaissaient. Il ajoute encore qu'un plus grand nombre d'articles disparaissent immédiatement après une grève au ministère des Postes ou après une grève pendant laquelle il y a eu dissension. Mon correspondant déclare également que le plus grand nombre de colis manquant viennent du bureau de poste de Montréal. J'aimerais donc connaître votre opinion à ce sujet, monsieur le ministre.

M. Roy: Le sirop d'érable est en bon état.

M. Darling: Très bien, puisque que nous parlons des dommages, voici une boîte de sirop d'érable. Je vous ferai remarquer, monsieur le ministre, que Parry Sound produit du bien bon sirop d'érable.

Une voix: Bravo.

M. Darling: Une dame qui fabrique du sirop d'érable est venue me dire il y a environ un mois qu'elle en avait expédié une assez bonne quantité et que huit ou dix bouteilles ont tout simplement disparu, et trois ou quatre autres ont été brisées. Je lui ai donc écrit pour lui dire qu'à mon avis, elle n'aurait pas dû les expédier dans des bouteilles. Elles aurait dû les envoyer dans des boîtes en métal.

Voici un incident qui vous intéressera peut-être, monsieur Lamontagne. J'ai une sœur qui habite à New York et une tante en Floride. Je leur ai envoyé à toutes deux un gallon de sirop d'érable en boîte et j'ai dû payer \$8.77 de frais de poste pour les expédier. La boîte qu'a reçue ma sœur de New York était ouverte et il en manquait, aussi quelqu'un devait bien aimer les sucreries, car on n'ouvre pas si facilement une boîte de sirop d'érable en métal. Quant à mon envoi à Clearwater en

[Texte]

Anyway, this woman came in and she gave me this. She said this was the bottle that was shipped and it was in this plastic bubble, whatever it is, that is very good for shipping and they had them well wrapped and yet some of these were broken. Now, I understand that you go up to 66 pounds, which was kind of a shock to me, and even at 25 pounds or 30 pounds, if that landed, I suppose, with a sharp corner and if it fell five feet or six feet, it could do some damage. Mr. Postmaster General, I am going to send that over to you so that you can just check it—and Mr. Corkery too. That is a pretty solid . . .

Some hon. Members: Is it full?

Mr. Darling: Yes, it is full.

Mr. Condon: It looks like whiskey to me.

Mr. Darling: Go ahead and taste it. That is beautiful syrup from Burk's Falls. Doctor and Mrs. Holmes make that syrup.

Mr. Lamontagne: I wish to thank you very much for the gift.

Mr. Darling: All right. You can have it. Take it home, wrap it in a towel, Mr. Lamontagne, and drop it a few feet, even drop it four feet or five feet. I do not want to do it here but I'll bet you it will not break.

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, I have listened very patiently to all the misbehaviour or the mistakes we make at the post office and I have to say that we are not free of errors and we are not free of mistakes. Personally, I was in business for 20 years before I became Mayor of Quebec and a member of Parliament, and I used to receive cases from England, everywhere, from CN express, CP express. They were pilfered. There were losses. I received from Florida grapefruit from friends which had a few missing. Some were rotten because they had stood somewhere in the United States in a yard and they were rotten. When you look at the last news we had a few days ago where General Motors had to recall \$18 million worth of cars to correct . . .

• 2035

Mr. Benjamin: It was Ford.

Mr. Darling: Better make it Ford.

Mr. Lamontagne: I mean motor companies, and they all do anyway. They recall every year some of their cars. So if big companies like that make errors in such magnitude, do not expect the Post Office to be perfect. Of course, you attract our attention only to the things that go wrong. You do not attract our attention to all the parcels that arrive in one piece, that arrive safely.

[Traduction]

Floride, il est arrivé en parfait état. C'est simplement un exemple que je voulais vous donner.

De toute manière, cette dame est venue me remettre ceci. Elle dit que c'est le genre de bouteilles qu'elle a expédiées et qu'il s'agit d'un contenant en plastique à double paroi qui convient très bien, paraît-il, pour l'expédition; elles étaient très bien emballées et certaines ont été cassées malgré tout. Je crois que vous acceptez des colis pesant jusqu'à 66 livres, ce qui m'a vraiment surpris, car même un colis de 25 ou 30 livres dont un coin vient frapper d'autres colis après une chute de 5 ou 6 pieds, causerait des dommages. Monsieur le ministre, je vais vous faire passer ceci afin que vous puissiez vérifier, de même que M. Corkery. C'est un contenant assez dolide . . .

Des voix: Est-il plein?

M. Darling: Oui, il est plein.

M. Condon: On dirait du whisky.

M. Darling: Goûtez-y. C'est un sirop merveilleux qui vient du Burk's Falls. C'est le Dr et Mme Holmes qui font ce sirop.

M. Lamontagne: Je désire vous remercier sincèrement pour ce cadeau.

M. Darling: Très bien, vous pouvez le garder. Apportez la bouteille chez vous, monsieur Lamontagne, enveloppez-la d'une serviette et jetez-la à quelques pieds de distance, ou même faites-la tomber d'une hauteur de quatre ou cinq pieds. Je n'ose pas tenter l'expérience ici, mais je parie qu'elle ne se briserait pas.

M. Lamontagne: Monsieur le président, j'ai écouté avec une très grande patience raconter tout ce qui ne va pas au ministère des Postes ou toutes les erreurs qu'on y comment, et je dois avouer que nous ne sommes pas exempts d'erreurs et que nous ne sommes pas à l'abri des fautes. Personnellement, j'ai été dans les affaires pendant 20 ans avant de devenir maire de Québec et ensuite député, et je recevais régulièrement des caisses d'Angleterre et de bien d'autres endroits, des colis qui étaient expédiés par le service de messageries du CN et du CP. On les pillait également. Il y avait des pertes. Des amis m'ont envoyé des pamplemousses de Floride et il en manquait quelques-uns. En outre, certains étaient gâtés parce qu'ils s'étaient restés pendant un certain temps dans un dépôt aux États-Unis où ils se sont gâtés. Il y a quelques jours, nous avons appris que General Motors avait dû rappeler des automobiles dont la valeur totale équivalait à 18 millions de dollars afin de corriger . . .

M. Benjamin: C'était Ford.

M. Darling: Ford, très bien.

M. Lamontagne: Je veux parler des sociétés des construction automobile. De toute façon, elles le font toutes. Chaque année, elles rappellent certains de leurs modèles. Si des sociétés comme celles-ci font des erreurs de cette ampleur, ne vous attendez pas à ce que les Postes soient parfaites. Bien sûr, vous n'attirez notre attention que sur ce qui n'est pas allé. Vous n'attirez pas notre attention sur les colis qui arrivent en bon état.

[Text]

Mr. Darling: I did tell you of the ones that arrived in one piece.

Mr. Lamontagne: Well, thank you very much. Just to tell you, we can list our story like that as thick as a telephone book probably, but that does not prove that the great majority of our delivery is not done on time, and perfectly in order.

Maybe Mr. Corkery has something to add to that but all I can tell you is that we are trying to correct these things. We are aware of mistakes. We are aware of what is happening, as you just mentioned, and we will try to correct it right away. The volume is large.

Yesterday or the day before yesterday we were with the Postmaster General of the U.S. I asked him what was their margin of error, of pilferage, late or misdirected mail and all that in the United States, and he said if it is two per cent they are very lucky. Well, two per cent in the United States means two billion pieces a year that are mislaid, broken, pilfered and all that.

It is part of a big business. That does not mean we are not trying to improve it, that we are not trying to make it more efficient. But things like you mentioned will happen. They have happened before. They are happening at the moment, and they will happen in the future. But every time somebody makes us aware of these things, I can assure you that the whole department is trying to correct it.

Mr. Darling: This is why I brought up the drop at Gateway, Mr. Corkery. That is why I would appreciate your comment.

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: We recognize that in the design of a process, particularly when you get into a mechanized process, it becomes even more critical that your drops are carefully controlled and carefully designed. That is why I used the point of a three-foot drop. That is a maximum. We would prefer not to have that. You do have to recognize, though, that the Post Office with its volume is a bulk handler. It is not an individual piece—it is so big that basically you are not really picking up a parcel, hand carrying it and putting it down. You are moving large bulks of multiple shapes and multiple weights.

You asked the question about weights. We will take up to a 35-pound parcel. In the process basically we are working from about a two-pound parcel up to a 35-pound parcel.

Mr. Darling: I thought you could go to 66 pounds.

Mr. Corkery: The 66 pounds is the bag size, first class. That is an international size that we have to be able to handle, but a basic parcel at this stage is 35 pounds. Really once you get over about 20 pounds there is a very small percentage of the market in that upper area, but we are serving that piece of the market.

Mr. Darling: I was informed that even at your 35 pounds, Mr. Corkery, you are cheaper than your competitors and that is why you are getting them.

[Translation]

M. Darling: Si, je vous en ai parlé.

M. Lamontagne: Eh bien je vous remercie beaucoup. On pourrait faire une liste de toutes les histoires de la sorte et cette liste remplirait probablement un volume gros comme un annuaire. Quoi qu'il en soit, cela ne prouve pas que la grande majorité des livraisons ne sont pas faites à temps ou qu'elles n'arrivent pas en parfait état.

Peut-être M. Corkery aura-t-il quelque chose à ajouter mais je puis vous dire que nous nous efforçons de régler les problèmes qui se posent. Nous savons qu'il y a des erreurs. Nous savons ce qui se passe, comme vous l'avez signalé, et nous nous efforcerons de remédier aux problèmes immédiatement. Il s'agit de volumes importants.

Il y a quelques jours, j'ai rencontré mon homologue américain et lui ai demandé quelle était la marge d'erreur, le pourcentage de larcin, de courrier mal adressé et ainsi de suite aux États-Unis. Il m'a déclaré qu'il fallait s'estimer heureux avec 2 p. 100. Deux pour cent aux États-Unis cela représente chaque année 2 milliards de pièces qui sont mal dirigées, cassées, qui font l'objet de vol et ainsi de suite.

Il s'agit donc d'une grande entreprise. Cela ne veut pas dire que l'on ne cherche pas à améliorer la situation, que l'on ne cherche pas à agir avec plus d'efficacité. Cependant, les cas auxquels vous avez fait allusion se représenteront. Ils se sont déjà présentés. Ils se présentent à l'heure actuelle et ils se représenteront à l'avenir. Je puis cependant vous dire que, dès que l'on porte ceci à notre attention, l'ensemble du ministère s'efforce de corriger la situation.

M. Darling: C'est pourquoi j'ai fait allusion à ce qui s'est passé à Gateway, monsieur Corkery. J'aimerais que vous nous fassiez quelques commentaires à ce propos.

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Il faut faire preuve de beaucoup d'attention à propos des chutes lorsque l'on conçoit un processus mécanisé. Je pense qu'à ce propos trois pieds constituent un maximum. Nous préférierions qu'il n'en soit pas ainsi. Cependant, il faut reconnaître que les Postes doivent traiter des volumes importants. On ne peut prendre les colis individuellement et les porter à la main pour les reposer ensuite. Il s'agit de traiter des volumes importants de colis de forme et de poids différents.

Vous avez posé une question sur les poids. Les colis peuvent peser au maximum 35 livres. Nous traitons des colis allant de 2 à 35 livres.

M. Darling: Je pensais qu'on pouvait aller jusqu'à 66 livres.

M. Corkery: Les 66 livres correspondent aux sacs du courrier de première classe. Il s'agit de normes internationales mais en ce qui concerne les colis, le maximum est de 35 livres. Il y a peu de colis qui pèsent plus de 20 livres mais nous les traitons également.

M. Darling: Monsieur Corkery, j'ai appris que vos tarifs pour les colis de 35 livres sont inférieurs à ceux de vos

[Texte]

Mr. Corkery: I am sorry, sir. I do not think I am competent enough to talk about it. I do not think we are that knowledgeable.

Mr. Darling: One of the postmasters told me that. Thank you, Mr. Chairman. Will you put me down for the second round?

The Chairman: Yes. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, when I first came up here I was accustomed to mail from Ottawa to my office. As yourself, sir, I was in business before I came to this place, and I was accustomed to getting mail from Ottawa on the next day delivery if mailed in the morning. So I subscribed to the daily paper. It suddenly became very obvious that as long as I got home weekends I did not need the daily paper because I was going to get it quicker by going home weekends that I was by subscribing for it.

Mr. Chairman, has this been alleviated? Should I subscribe to the daily paper in my province or can I look forward to it on weekends only?

Mr. Benjamin: Only if it goes first class.

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: If it is a daily paper it gets almost first class treatment in the system, or we try to give it. The thing that may be tripping us here is that the newspapers, when they mail to their customers beyond, do not put it out at the same time as the paper comes out. There is generally a lag, so we pick up a little after it comes into the system. That is some of the problem. But generally we try to give first-class service to daily papers in the regular mail system.

• 2040

Mr. McCain: Do I then have the assurance that if I subscribed again I am going to get next day delivery?

Mr. Corkery: I do not know.

Mr. McCain: Why not? You see, when I was just a little shaver I can remember taking periodicals from Montreal and Toronto in our home and we got next day delivery. Why can we not get next day delivery now?

Mr. Corkery: May I answer that one? I think you are getting first day delivery as a percentage.

Mr. McCain: No.

Mr. Corkery: Well, our sampling says that we are. But in terms of newspapers and magazines, yes, that is quite possible, you may not, particularly in the Montreal-Toronto-Ottawa triangle, which is where we are having trouble with this. But basically the objective really is to clean any building out in 24 hours to give next day service without question at the local area, and that is really what we are trying to do. So we are really saying clear the boxes at 5:30 or 6 o'clock at night in Ottawa and we should be able to put all that mail in the boxes in Ottawa the next morning, with the increased volume, whatever it is. That is what we are trying to do. That is basically

[Traduction]

concurrents et que c'est la raison pour laquelle on vous demande de les acheminer.

M. Corkery: Je vous prie de m'excuser. Je ne pense pas être en mesure de vous parler de cela. Je ne pense pas que nous soyons au courant.

M. Darling: C'est un directeur de bureau de poste qui m'a dit cela. Monsieur le président, je vous remercie. Voulez-vous bien m'inscrire pour le deuxième tour?

Le président: Oui. Monsieur McCain, vous avez la parole.

M. McCain: Monsieur le président, quand je suis arrivé ici, j'avais l'habitude d'envoyer du courrier à mon bureau depuis Ottawa. Comme vous, j'étais dans les affaires avant d'être élu député et nous recevions le courrier le lendemain du jour où il avait été posté à Ottawa, si bien sûr il avait été posté le matin. C'est ainsi donc que je me suis abonné à un quotidien. Bientôt, je me suis rendu compte qu'en rentrant chez moi les fins de semaine, je n'avais plus besoin du quotidien parce que j'allais le recevoir plus rapidement chez moi qu'en y étant abonné.

Monsieur le président, j'aimerais savoir si le problème a été réglé? Faut-il que je m'abonne au quotidien de ma province ou bien est-ce que je dois attendre les fins de semaine pour le lire?

M. Benjamin: Seulement s'il est expédié par courrier de première classe.

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: S'il s'agit d'un quotidien, il est considéré comme courrier de première classe ou tout du moins c'est ce que nous essayons de faire. Le problème qui se pose, c'est que les journaux ne sont pas envoyés par la poste au moment de leur parution. Il y a un décalage et nous les recevons un peu après. Tel est donc le problème qui se pose. Cependant, nous nous efforçons d'ordinaire de traiter les quotidiens comme du courrier de première classe.

M. McCain: Puis-je donc être assuré que je le recevrai le lendemain si je m'y abonne à nouveau?

M. Corkery: Je ne sais pas.

M. McCain: Pourquoi? Quand j'étais gamin, je me souviens que nous recevions le lendemain les journaux de Montréal ou de Toronto. Pourquoi ne peut-il pas en être ainsi maintenant?

M. Corkery: Permettez-moi de répondre. Je pense qu'en pourcentage la livraison est faite le premier jour suivant.

M. McCain: Non.

M. Corkery: Selon notre échantillon, c'est ainsi que sont les choses. Peut-être n'est-ce pas le cas en ce qui concerne les journaux et les magazines, notamment dans le triangle de Montréal-Toronto-Ottawa. Mais nous nous efforçons de nous débarrasser de tout courrier dans les 24 heures afin qu'il soit livré le lendemain. Si la levée a lieu à 17 h 30 ou à 18 h 00 à Ottawa, on devrait être en mesure de livrer le courrier le lendemain matin à Ottawa quel que soit le volume. C'est ce que nous nous efforçons de faire. Nous cherchons à établir un roulement efficace, à nous débarrasser du courrier dans les 24 heures qui suivent la levée. Tel est l'objectif fondamental.

[Text]

the intent then, and then scrub the system, that building, completely in the next 24 hours, so that everything that is in there that is committed, as it were, will be on its way and moving to the next point. And we will keep the system rolling that way. That is our fundamental objective.

Mr. McCain: Twenty years ago, sir, when you and I were both in business, less than next day delivery out of Montreal would not be acceptable to the little rural community in which I live. We would have complained. Today, sir, my daughter readdresses my mail and mails it to me from my home to Ottawa and it takes anywhere from four to ten days for it to reach me. Is there any reason for that, sir?

Mr. Lamontagne: Well, before I give it to Mr. Corkery to answer I would say that your information is very categorical.

Mr. McCain: It is my mail. It was my mail when I was receiving it 20 years ago and it is my mail now. I am not taking any hypothetical situation, sir.

Mr. Lamontagne: We did not have the same volume, it was much easier probably, and the mail was a little bit faster. But at the present time, as Mr. Corkery just said, we test our own mail through the system and we do not have that many bad results.

Mr. Corkery: Where are you from, sir?

Mr. McCain: Florenceville, New Brunswick, Saint John Valley.

Mr. Corkery: Would that be Saint John itself?

The Chairman: Order, please.

Mr. Roy: Twenty years ago, he was not here at that time.

Mr. McCain: Well, we have made that clear, neither of us were here 20 years ago because we were both in business. I am comparing the mail then with the mail now.

Let me give you another one while he is looking up some facts on that one. I refer to a weekly newspaper, which is really the newsletter to people who move away from the rural areas of Canada, the small village, small town weekly newspapers, also the newsletter from home which the people religiously subscribe to. Now can you explain to me why a friend of mine in Andover, Massachusetts gets the paper Friday or Saturday of the week it is mailed and a friend of mine in Toronto gets six at once, dating from mid January to March 23?

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, you can ask questions like that all evening. I mean I do not have a report.

Mr. McCain: All right, but this is important to the guy who is printing the paper, because he cannot sell his paper if he cannot get delivery. And he cannot get national advertising if he cannot show a distribution. The wider the weekly newspaper distribution is, Mr. Chairman, the more valuable is its advertising space.

Now, as these people who want the newsletter from home are dropping from the subscription list of weekly newspapers in the little area in which I represent, their income is declining, and they have to have prompt delivery of those papers or their

[Translation]

M. McCain: Il y a vingt ans, quand vous et moi étions dans les affaires, les membres de la petite communauté rurale où j'habitais se seraient plaints s'ils n'avaient pas reçu le courrier de Montréal le lendemain même où il avait été posté. Aujourd'hui, ma fille me réexpédie mon courrier à Ottawa et il lui faut de 4 à 8 jours pour m'atteindre. Y a-t-il une raison à cela?

M. Lamontagne: Avant de donner la parole à M. Corkery, j'aimerais vous dire que vos renseignements sont particulièrement catégoriques.

M. McCain: Il s'agit de mon courrier. Comme il y a vingt ans, il s'agit toujours de mon courrier. Je ne parle pas d'une situation hypothétique.

M. Lamontagne: Les choses étaient probablement plus faciles parce que les volumes n'étaient pas les mêmes; le courrier circulait un peu plus vite. A l'heure actuelle, comme M. Corkery l'a signalé, nous avons fait des expériences et les résultats négatifs n'ont pas été nombreux.

M. Corkery: D'où êtes-vous, monsieur?

M. McCain: De Florenceville, au Nouveau-Brunswick, dans la Vallée de la rivière Saint-Jean.

M. Corkery: S'agit-il de Saint-Jean même?

Le président: Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. Roy: Il y a vingt ans, il n'était pas ici.

M. McCain: Les choses sont claires, ni vous ni moi n'étions ici il y a vingt ans parce que nous étions tous les deux dans les affaires. Ce que je compare c'est la façon dont le courrier était distribué à l'époque et maintenant.

Permettez-moi de donner un autre exemple pendant qu'il recherche les renseignements. Je veux parler du journal hebdomadaire auquel s'abonnent ceux qui quittent leur petit village ou leur petite ville, le bulletin auquel on s'abonne avec tant d'émotion. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi l'un de mes amis qui habite à Andover au Massachusetts reçoit le journal en question le vendredi ou le samedi de la semaine où il est posté alors qu'un autre ami qui habite à Toronto en reçoit six à la fois datant de la mi-janvier au 23 mars?

M. Lamontagne: Monsieur le président, vous pourriez passer toute la soirée à poser des questions de la sorte. Je veux dire que je n'ai pas de rapport sur ce genre de chose.

M. McCain: Certes, mais cela est important pour l'éditeur parce qu'il ne pourra vendre son journal si celui-ci n'est pas distribué. Il ne pourra vendre ses emplacements publicitaires à l'échelon national s'il ne peut prouver que son journal est livré. Plus le tirage d'un hebdomadaire est important, plus ces espaces publicitaires ont de valeur.

Il importe que ces journaux hebdomadaires soient distribués rapidement, sinon les abonnés ne vont pas renouveler leurs abonnements, ce qui aura une incidence néfaste sur les revenus des journaux en question. Que peut-on faire à ce propos? J'ai

[Texte]

subscription list suffers. Now what can be done about it, sir? I have a letter that shows six of them arriving within a week, I think March 23 was the last one they got, and they said in the letter to me they probably would not see another one for a month and a half.

Mr. Lamontagne: I just have to tell you, sir, that is very unusual and it should be corrected. But what do you want me to tell you tonight. I agree with you that should not be normal.

Mr. Corkery: Could we have the data for the specific papers you are talking about?

Mr. McCain: I have the letter in my file. I am sorry, I thought we were on the other aspect of transportation, I got my dates mixed here.

• 2045

Mr. Lamontagne: I would like to mention something. All the cases you mentioned and similar cases of complaint come to my office. We make an inquiry into what you have mentioned happened and we usually, I would say in nine out of ten cases, give an answer which gives you the reason why it happens. Sometimes it is not the system itself; something happens: it could be the fault of the newspapers, it could be the fault of the receiver, but we find out. We inquire about it, and I sign a number of letters each day with all the answers to those complaints, and most of the time we have an answer which satisfies the customer in most cases.

Mr. McCain: Mr. Chairman, if I may comment on that. You did answer one of my inquiries, then you did make a survey and the survey that was made was within the periphery of the town in which it was published and no survey was made to determine . . .

Mr. Lamontagne: Yes.

Mr. McCain: . . . about its Toronto, Montreal, London delivery and the answer which came back just was not worthy of an answer, Mr. Lamontagne, with all due respect. I never complained about the peripheral area in which the paper was published. I complained about the non-residents that wanted their newsletter. You did not give me any survey of that; your department stuck right to the Carleton County area in which the particular paper was published. There was nothing wrong there, those people are doing a good job.

Mr. Lamontagne: Yes.

Mr. McCain: But I want to hear you say you do a survey; if you check with the weekly newspaper publishers they will all give you the same story. You have probably two dozen letters on your file that I have written to you in the last six years on this subject.

Mr. Lamontagne: Well, we will check; we will find out about that.

Mr. McCain: Surely. I will give you a copy of the letter to show you.

Mr. Chairman: I can also remember, as I am sure the Minister can, that when the mail order business was important to the rural community particularly, you could mail an order

[Traduction]

une lettre indiquant que six numéros sont arrivés dans une même semaine, le dernier étant daté du 23 mars et, l'auteur de cette lettre me dit qu'il ne s'attend pas à obtenir un autre numéro de son journal avant un mois et demi environ.

M. Lamontagne: Je ne puis que vous dire que cette situation est particulièrement inhabituelle et qu'elle devrait être corrigée. Que voulez-vous que je vous dise? Je suis d'accord pour dire qu'il ne devrait pas en être ainsi.

M. Corkery: De quels journaux parlez-vous?

M. McCain: J'ai la lettre dans mes dossiers. Je vous prie de m'excuser, je croyais qu'on avait parlé des transports. Je me suis trompé dans les dates.

M. Lamontagne: J'aimerais dire quelque chose. Je reçois à mon bureau tous les cas que vous avez mentionnés et les plaintes similaires. Pour ce que vous avez dit, nous faisons une enquête et habituellement, je dirai que 9 fois sur 10, nous donnons une réponse expliquant pourquoi cela s'est produit. Parfois ce n'est pas la faute du système; quelque chose se produit: cela pourrait être la faute des journaux, ou du destinataire, mais nous le trouvons. Nous enquêtons, et tous les jours je signe de nombreuses lettres en réponse à ces plaintes; dans la plupart des cas, la réponse satisfait le client.

M. McCain: Si je puis commenter cela, monsieur le président. Vous avez répondu à l'une de mes demandes, puis vous avez fait une inspection dans la périphérie de la ville où ce fut publié, mais aucune inspection n'a été faite . . .

M. Lamontagne: Oui.

M. McCain: . . . de la distribution à Toronto, Montréal et London, et la réponse reçue ne valait pas cher, monsieur Lamontagne, sans vouloir vous offenser. Je ne me suis jamais plaint de la région périphérique où le journal était publié. Je me suis plaint au sujet des non résidents qui voulaient leur bulletin d'information, vous ne m'avez fourni aucun rapport à ce sujet; votre ministère s'est limité au comté de Carleton où ce journal était publié. Il n'y a rien qui cloche là, ces personnes font un bon travail.

M. Lamontagne: Oui.

M. McCain: Mais je veux savoir si vous faites une inspection; si vous demandez aux éditeurs d'hebdomadaires, ils vous donneront tous la même réponse. Vos dossiers contiennent probablement deux douzaines de lettres que je vous ai écrites à ce sujet au cours des six dernières années.

M. Lamontagne: Bon, nous vérifierons; nous nous informons à ce sujet.

M. McCain: Certainement. Je vais vous montrer une copie de la lettre.

Monsieur le président, je me souviens, comme le ministre sans doute, que lorsque les commandes postales étaient importantes pour les localités rurales, en particulier, vous pouviez

[Text]

from my little rural community on a rural delivery route and your parcel would be back in four days if the supplier had the material. Is there any special reason why that same structure cannot be recreated in the postal service today? One of the reasons why the mail service is no longer used for that kind of work is because the delivery is seriously late. My friend from Burks Falls has outlined his parcel problem. I would like to say in response to what the Minister says, I do not think we can tolerate pilferage in a Crown operation: not a Crown corporation, a Crown operation. I think instead of asking the public to tolerate a small percentage of pilferage, the public is saying, "Mr. Minister, eliminate pilferage".

Mr. Lamontagne: I agree with you, Mr. Chairman. I agree with the honourable gentleman that we cannot tolerate pilferage. It is obvious that we cannot but it is happening just the same. I mean, we cannot stop that. Everybody has pilferage. Every store has pilferage one way or the other but we are trying to reduce it to a minimum as a normal business. I mean, you go into any business of a fair size here today and there are problems that way. Perhaps it is because you cannot rely on the workers working for you as you used to and I do not think that is a reason. In the Post Office we are doing everything to avoid that. We have supervisors, we have guards, we have everything possible to try to avoid that but it is happening just the same. We cannot stop everything. Because you have policemen that does not mean you have no drugs. There have been drugs and there will be drugs again, even if you double the police force. It is the same thing in the Post Office. We are doing the utmost to stop that and I agree with you that we should eliminate it if possible. Mr. Corkery has something to add to that.

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: Mr. Chairman, we do not tolerate it; if we find anybody, he does not work for us.

Mr. Lamontagne: No, we do not.

Mr. McCain: All right, I have just got one more quick question.

Will you explain to me why, if my daughter mails some of my mail up to me, and if she bundles it up and puts it in one of the brown envelopes with all the proper markings to indicate it is first-class mail and even adds an urgent, "first class" sticker to it, it takes two weeks for it to get from my home to Ottawa? What the hell is wrong with brown paper marked "first class"? White does pretty well, sir, but brown is a different colour. Now, why? It is all torn to pieces. She wrapped it up in tape in the envelope to start with, somebody else had wrapped more and more tape and it really looked like one of the old baseballs that some of us poor kids had to play with. After we lost the hide, we had to tape it. So you lose the envelope and then they tape her up.

• 2050

The Chairman: Mr. Corkery.

[Translation]

poster une commande de mon petit village rural sur une route de distribution rurale et vous receviez votre paquet dans les quatre jours si le fournisseur avait le matériel. Y a-t-il des raisons spéciales pour lesquelles on ne peut pas rétablir la même structure dans le service postal actuel? L'une des raisons pour lesquelles on ne fait plus appel au service postal pour ce genre d'affaires, c'est parce qu'il y a un retard sérieux dans la distribution. Mon confrère de Burks Falls a expliqué son problème de colis. Je dirai en réponse aux propos du ministre, je ne pense pas que l'on puisse tolérer des larçons dans une société de la Couronne: pas une société de la Couronne, une entreprise de la Couronne. Je pense qu'au lieu de demander au public de tolérer un petit pourcentage de larçons, le public dit, «Monsieur le ministre, éliminez cela».

M. Lamontagne: Je suis d'accord, monsieur le président. Je suis d'accord avec l'honorable député, nous ne pouvons tolérer cela. C'est évident, mais cela se produit quand même. Je veux dire que nous ne pouvons pas le supprimer. Il y en a partout. Il y a du chapardage dans tous les magasins d'une façon ou d'une autre, mais nous essayons de le réduire au minimum comme une entreprise normale. Allez dans n'importe quelle entreprise de taille importante, et il y a ce genre de problème. C'est peut-être que vous ne pouvez vous fier aux gens qui travaillent pour vous comme par le passé, mais je ne crois pas que ce soit la raison. Aux Postes, nous faisons notre possible pour éviter cela. Nous avons des surveillants, des gardiens, nous faisons tout ce qui est possible pour l'éviter, mais cela se produit quand même. Nous ne pouvons tout arrêter. Ce n'est pas parce que nous avons des policiers qu'il n'y a pas de drogue. Il y a eu de la drogue et il en aurait encore, même si vous doublez les forces de police. La même chose s'applique aux postes. Nous faisons notre possible pour arrêter cela, et j'admets que nous devrions l'éliminer, si possible. M. Corkery a quelque chose à ajouter.

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Monsieur le président, nous ne le tolérons pas, si nous prenons quelqu'un, il est renvoyé.

M. Lamontagne: Non, nous ne le tolérons pas.

M. McCain: Très bien, j'ai simplement une autre question rapide.

J'aimerais une explication, si ma fille poste mon courrier, en le mettant dans une enveloppe brune avec toutes les indications adéquates de première classe et y ajoute même une étiquette «Première classe», cela prend deux semaines de chez moi à Ottawa? Qu'est-ce qui ne va pas avec le papier brun étiqueté «Première classe»? Pour le blanc, cela va, monsieur, mais le brun, c'est une autre couleur. Pourquoi? C'est tout déchiré. Elle l'a d'abord enveloppé avec du ruban gommé, quelqu'un d'autre en a ajouté encore, et cela ressemblait vraiment à l'une de ces vieilles balles de baseball que certains gamins pauvres, comme nous, avaient pour jouer. Une fois qu'elles étaient finies, nous remplaçons l'enveloppe par du ruban adhésif pour les faire durer. Donc vous perdez l'enveloppe et ils la remplacent par du ruban adhésif.

Le président: Monsieur Corkery.

[Texte]

Mr. Corkery: Mr. Chairman, one comment and I can only comment related to flats, as we call them, the big brown envelopes. We track our service record on those the same as we do for the short and long envelopes and it is almost identical; they get exactly the same treatment. If you are using a brown envelope, that is our track record. They are almost parallel. In fact, we almost give better service to the flats because they relate to business.

Mr. McCain: I had to buy my own white envelopes, sir; the brown ones would not work.

Mr. Corkery: That is hard to believe.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, hold it! Just a minute. This is my mail, mailed by my daughter and postmarked at my home post office. I damn well know how long it takes to come and I know the difference between the colour of the envelopes. Do not tell me that is hard to believe. That is fact.

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, I too have mail at home. It is in brown envelopes, and it came on time. You must have a special case somewhere.

Mr. McCain: Okay.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, may I spend one minute being helpful to my colleagues? The Minister is perfectly right about the percentage of errors and mistakes in post offices, and that it is worse or different than it is in the CPR, CNR or U.S. post offices. I would suggest that all hon. members repeatedly request and advise their constituents to send them a copy of the covers, the envelopes. Keep the envelopes. I have succeeded in doing that on several occasions and then sent them on to the former Postmasters General—I have not yet to this one. It did not do any good, but at least you then have the specifics of departure time and arrival time, the evidence, which at least gives the Post Office a chance to look into it. They may not be able to answer you.

About daily newspapers, particularly those that hon. members subscribe to, you have to get in touch with the circulation department of your newspaper and have them put your subscription into a separate envelope. Then it comes first class, addressed to a member of Parliament, and it gets first-class mail treatment. Otherwise, it comes at a newspaper rate and might take a week to get there. I found that out eight years ago.

Mr. Alexander: I want to thank you very much for the information.

Mr. Benjamin: I am just being helpful. I worked for CP Express and CP Rail in baggage for 15 years and I know what it was like.

That brings me to this matter. No matter how good a record or how low the percentage of mistakes in the Post Office Department, where a mistake has happened I find that the difficulty is in collecting a claim for a lost or damaged item or a registered item which did not arrive at the other end. In my

[Traduction]

M. Corkery: Une seule remarque, monsieur le président, et je puis seulement parler des grands objets plats, comme nous les appelons, les grandes enveloppes brunes. Nous les traitons de la même façon que les enveloppes courtes et longues, et c'est presque identique; le traitement est exactement le même. Si vous utilisez l'enveloppe brune, c'est ce que nous faisons. C'est voisin. En réalité, le service pour les grands objets plats est presque meilleur parce qu'il s'agit d'objets d'affaires.

M. McCain: Monsieur j'ai dû acheter mes propres enveloppes blanches; les brunes ne fonctionnaient pas.

M. Corkery: C'est difficile à croire.

Le président: Merci, monsieur McCain.

M. McCain: Un instant, monsieur le président. Un instant. Il s'agit de mon courrier, posté par ma fille et estampillé au bureau de poste de mon domicile. Je sais sacrément bien le temps qu'il faut pour le recevoir, et je sais faire la différence entre la couleur des enveloppes. Ne me dites pas que c'est dur à croire, c'est un fait.

M. Lamontagne: Monsieur le président, j'ai également du courrier chez moi. Il vient dans des enveloppes brunes, et il arrive à temps. Votre cas doit être spécial.

M. McCain: Très bien.

Le président: Merci, monsieur McCain. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je prendre une minute pour aider mon collègue. Le ministre a tout à fait raison quant au pourcentage d'erreurs dans les bureaux de poste, en effet c'est pire qu'au CPR, au CN ou dans les Postes américaines, à tout le moins, c'est différent. Je suggère à tous les honorables députés de demander sans relâche à leurs électeurs de leur envoyer un exemplaire de la couverture et des enveloppes. Conservez les enveloppes. J'ai réussi à le faire en de nombreuses occasions pour ensuite les faire parvenir à l'ancien ministre des Postes. Je ne l'ai pas encore fait pour celui-ci. Cela n'a rien donné, mais au moins, vous avez la date précise du départ et de l'arrivée, l'évidence qui donne au moins aux Postes une chance d'étudier la chose. Ils ne seront peut-être pas en mesure de répondre.

Lorsqu'il y a des quotidiens, surtout ceux auxquels les honorables députés sont abonnés, vous devez communiquer avec le département de distribution de votre journal et lui demander de mettre votre numéro dans une enveloppe distinctement. Elle est alors livrée en première classe, adressée à un député, et elle reçoit le traitement du courrier de première classe. Autrement, c'est livré comme un journal, et cela peut mettre une semaine à arriver. J'ai appris cela il y a huit ans.

M. Alexander: Je vous remercie beaucoup, pour ce renseignement.

M. Benjamin: Je veux simplement vous aider. Pendant 15 ans, j'ai travaillé au CP Express et CP Rail dans la section des baggages et je sais ce que c'est.

Ceci m'amène au sujet. Peu importe l'excellence du rendement ou le peu de pourcentage d'erreurs au ministère des Postes, je trouve que, lorsqu'une erreur s'est produite, il est difficile de se faire rembourser pour la perte ou le bris d'un article, ou pour un article enregistré qui n'est pas parvenu au

[Text]

experience, I have found that CP, CN or Air Canada assume that 99 per cent of the people are honest, take their word for it and pay the claim. Even if the odd time they are paying a claim that is unjustified, what value they do in public relations is worth the money.

I will go back in my old files and some old claims that still have not been paid. It does not matter whether it was lost coins, a money order, a registered item or a damaged parcel, people were unable to collect a claim. I submit, Mr. Chairman, that even if the record of the Canadian Post Office in terms of mistakes and damages or lost items is as good or better than anybody else's, the recognition, acceptance and payment of claims is not as good as other organizations that are in the business of transporting goods and materials and items like mail. This is where I think you have been chiselling on a lot of innocent customers. If you wish to comment on that, you can have one minute of my time.

Mr. Lamontagne: I would like to comment just very briefly. I also remember having done business with CP and CN Express, and even if they thought I was very honest it took a hell of a lot processing the claim, papers and everything, and then you get paid maybe five or six months after.

I do not think we have been chiselling people at the Post Office, but when somebody comes to us with a claim, I think you should be glad we take all the necessary precautions to make sure that somebody is not taking us for a ride. That is not our money; it is the people's money. We might be a little bit severe at one point, but I much prefer my employees to be a little bit stiffer on paying claims than to know that they are paying to everybody who is asking for it; and then it is costing you tens of millions of dollars. But I think if a claim is well substantiated and all the papers are in order . . . I think most of the time we pay well.

• 2055

It is funny. In the correspondence I have received, the few thousand letters since I am there for the last three months, maybe half a dozen were about some claims which were not settled and I looked into the file to see . . .

Mr. Benjamin: I promise, Mr. Chairman, I do not want to be unfair; I will check back in my old files. Maybe I can get some claims paid that are eight years old that I might succeed on, now.

Mr. Lamontagne: Well, let us try.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to return to the matter of CUPW, whether or not the allegation of 42,000 outstanding grievances, is accurate.

I would like to illustrate to the Minister one of the reasons why I think there is such a poor relationship between the management and the union, and I think there is fault on both sides. I do not want to be misunderstood. But when something happens in a given Post Office, such as a grievance, where

[Translation]

destinataire. J'ai appris par expérience que le CP, le CN ou Air Canada présumant que 99 p. 100 des gens sont honnêtes, acceptent leur parole et paient le montant correspondant. Même si à l'occasion ils paient des réclamations injustifiées, cela vaut l'argent du point de vue des relations publiques.

Je vais revenir à mes vieux dossiers et à certaines vieilles réclamations qui n'ont toujours pas été payées. Peu importe si c'étaient des pièces perdues, un mandat poste, un article enregistré ou un colis endommagé, les gens n'ont pas pu percevoir de compensation. Selon moi, monsieur le président, même si le dossier des Postes canadiennes pour ce qui est des erreurs, des dégâts ou des pertes d'articles est bon ou meilleur que quiconque, l'acceptation et le paiement des réclamations n'est pas aussi bon que dans d'autres parties de l'industrie du transport des biens, des matériels et d'articles comme le courrier. C'est là je pense que vous avez escroqué beaucoup de clients innocents. Si vous voulez commenter, je vous accorde une minute de mon temps.

M. Lamontagne: je voudrais commenter très brièvement. Je me souviens également d'avoir eu affaire avec les messageries du CP et du CN, et même s'ils pensaient que j'étais très honnête, cela a pris bien du temps à régler ma réclamation; avec la paperasserie et tout le reste, vous êtes remboursé cinq ou six mois plus tard.

Aux Postes, je ne crois pas que nous ayons escroqué les gens, mais lorsque quelqu'un nous présente une réclamation, je pense que vous devriez être ravi que nous prenions toutes les précautions nécessaires pour nous assurer que cette personne-là n'essaie pas de nous tromper. Ce n'est pas notre argent, c'est l'argent du contribuable. Nous pourrions être un peu plus sévères à cet égard, mais je préfère de loin que mes employés soient un peu plus sévères pour le paiement des revendications plutôt que de jeter l'argent du contribuable par les fenêtres. Je crois cependant que si une réclamation est bien prouvée et justifiée, nous nous plions de bonne grâce et nous faisons le versement.

C'est étrange. Dans la correspondance que j'ai reçue, sur les quelques milliers de lettres depuis que je suis entré en fonction il y a trois mois, à peu près une demi-douzaine portaient sur des revendications qui n'avaient pas été réglées, j'en ai étudié les dossiers afin de voir si . . .

M. Benjamin: Je vous assure, monsieur le président, que je ne veux pas être injuste. Je vérifierai par conséquent mes anciens dossiers. Peut-être alors pourrais-je obtenir des compensations financières qui datent d'il y a huit ans. Peut-être pourrais-je régler la question maintenant.

M. Lamontagne: Nous pourrions essayer.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais revenir à la question du syndicat des postiers afin de savoir si véritablement il y a 42,000 griefs en suspens.

J'aimerais donner au ministre un exemple qui lui ferait comprendre la raison pour laquelle j'estime qu'il existe de tellement mauvais rapports entre la direction et le syndicat; j'estime que les deux côtés sont également en faute et je ne voudrais pas être mal compris à cet égard. Quand dans un

[Texte]

somebody grieves for payment in lieu of overtime, she grieves because Articles 15 and 39.07 of the collective agreement were not offered to her. I will be happy to turn this over to the Minister. It is Lois Leemans in Saskatoon. "Your grievance has been reviewed with your representatives", said the plant manager in Saskatoon:

There were no casual employees on the staff of the Saskatoon Plant on December 3, 1977.

In this instance a relative of a supervisor was on the working floor and performed several duties which are part of CUPW function. The supervisor has been informed that this action was not permissible and that he should refrain from this in the future.

It happened to be the son of that particular person of management. However, the grievance was turned down, and I quote:

Because there were no casual employees on staff, I am unable to sustain your grievance.

Signed: M. I. Van Lierop, Plant Manager, Saskatoon Post Office.

I would like to ask the Minister, Mr. Chairman, is it not correct that the minute someone gets taken on who is not a member of the union, he then automatically from that moment on becomes part of casual staff?

Mr. Lamontagne: We do not get the point exactly there.

Mr. Benjamin: If a union member, a full time employee, who grieves, they have a right to claim overtime when the casual is taken on.

In any event, the point is that the plant manager argues that, since there were no casuals on staff at that moment, they would not accept a grievance for reimbursement for that full-time employee. The fact was that the son of that particular part of management took on duties that belonged to that permanent employee, but since that son of that management person was not so-called "on casual staff", then there was no casual staff and they would not accept the grievance. Now you wonder why your bloody staff in Saskatoon are unco-operative?

Mr. Lamontagne: I think we will need more of the facts. We will look into it and give you a report on that without any delay.

Mr. Benjamin: Well, I will be glad to turn this over to the Minister.

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, if I can respond to the first comment of the honourable gentleman about 42,000 grievances, I think you do not take that seriously when the union gives you 42,000 grievances in the short time that they have done it. Obviously, they are promoting grievances in one way or the other. I mean, if you have one grievance on one worker, well, you try to make the others sign the same grievance —instead of having one, which you can discuss and settle for all the others, you have maybe 150 others sign the

[Traduction]

bureau de poste un employé présente un grief en vue d'obtenir une rémunération tenant lieu de temps supplémentaire, cette personne présente son grief parce qu'elle ne peut se prévaloir des articles 15 et 39.07 de la convention collective. Je serais heureux de donner tous les renseignements à cet égard au ministre. Il s'agit de Lois Leemans à Saskatoon. Le directeur du bureau de Saskatoon a répondu en ces termes: «Votre grief a été étudié par vos représentant».

Aucun employé occasionnel ne faisait partie de l'effectif du bureau de Saskatoon le 3 décembre 1977.

Dans ce cas, un membre de la famille d'un des surveillants s'acquittait de différentes fonctions qui font partie des fonctions prévues pour les employés du syndicat des postiers. Le surveillant a été informé que cette façon de procéder n'était pas autorisée et qu'il ne pourrait continuer par la suite.

Or, cette personne se trouvait être le fils de ce membre de la direction. Cependant le grief en question a été rejeté pour la raison suivante:

Étant donné qu'aucun employé occasionnel ne faisait partie de l'effectif, nous ne pouvons retenir votre grief.

Ce document porte la signature du directeur du bureau de poste de Saskatoon, M. I. Van Lierop.

J'aimerais demander au ministre, monsieur le président, s'il n'est pas exact que toute personne engagée ne faisant pas partie du syndicat est considérée automatiquement comme un employé occasionnel?

M. Lamontagne: Nous ne comprenons pas très bien.

M. Benjamin: Tout employé à plein temps et syndiqué qui présente une demande a le droit de réclamer du temps supplémentaire lorsqu'un employé à temps partiel est engagé.

En tout cas, l'argument du directeur du bureau est le suivant: puisqu'il n'y avait pas d'employé occasionnel à cette époque, le grief en vue d'un remboursement de cet employé à plein temps ne peut être accepté. Le fils de cette personne de la direction a assumé des fonctions qui appartenaient à cet employé permanent, mais puisqu'il n'était pas considéré comme faisant partie de l'effectif occasionnel, le grief n'est pas recevable. Après cela, vous vous demandez pourquoi votre personnel de Saskatoon ne collabore pas avec vous?

M. Lamontagne: Je crois que nous aurions besoin de plus de faits pour juger. Nous étudierons la question et vous donnerons un rapport sans délai.

M. Benjamin: Je serai heureux de transmettre ceci au ministre.

M. Lamontagne: Monsieur le président, si vous me permettez de répondre au premier commentaire de l'honorable député en ce qui concerne les 42,000 griefs, je ne crois pas qu'il faille les prendre au sérieux étant donné le très court laps de temps au cours duquel ceux-ci ont été faits. Il est certain qu'il ne s'agissait pas là d'une situation spontanée. Quand un employé présente un grief, si on essaie de faire signer le même grief par tous les autres, au lieu d'en avoir simplement un que l'on peut discuter et régler pour tous les autres employés, il est possible

[Text]

same thing. You can go up to 75,000 grievances, that way, very easily.

• 2100

That is not what I would call collaboration. I think it is much more sensible to have one grievance, which might be a grievance which applies to maybe 150 others; then if you settle it for that one, you settle it for the other 150—instead of having thousands of grievance for nothing and losing time.

And it is amazing that we have so many grievances with one union and have so few grievances with other unions. So that is another question we ask ourselves.

Mr. Benjamin: Do you have . . .

The Chairman: Your time is up, Mr. Benjamin, I am sorry.

Mr. Benjamin: Already? Put me down for the second round.

The Chairman: Yes; thank you, Mr. Benjamin.

Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman. Before I get into today's testimony, I was rather disturbed about the report of two of our members on this side, a report of what we said and the questioning we led into at the last meeting with the Postmaster General. It was taken out of context, and I issued a press release which has been passed around here; and I think Mr. Collenette did, too.

My concern, sir, is because what I was trying to do was to show that there has been some improvement in the situation. The note itself indicated that I had just dumped on the post office again, which is a very common sort of thing to do, and I would like to make sure that this is corrected.

I am particularly concerned because during the period in which I was Parliamentary Secretary I met a lot of managers of post offices who had been at some of the Arnprior meetings and I wanted to get the feeling across to them that I thought that things were changing, and were improving; that I realised that the job is going to be a longterm job, that it is going to take many years before all of the problems get solved. My statement about "paramilitary" was made because I felt that that was the situation, but that it was changing.

I also am particularly concerned about the report that is circulating around, which was done, I believe, sometime in 1975, indicating some deficiencies in the management of the Post Office. It seems to me that there have been so many things happen since then in terms of attempting to turn this thing around—in terms of supervisory employees, training, hiring, appointing, and so on—that I just cannot believe that the senior management is in the same position they were in at that particular time. My understanding is that that report was done in 1975—the report mentioned by Mr. Rodriguez and others. Was that the date of that?

Mr. Lamontagne: Yes, 1975.

[Translation]

qu'on en ait 150, il est possible également que l'on en ait jusqu'à 75,000, ce n'est pas difficile.

Personnellement, ce n'est pas ce que j'appelle de la collaboration. Je crois qu'il est beaucoup plus intelligent d'avoir seulement un seul grief à régler applicable peut-être à 150 autres employés. Si le cas de l'un est réglé, le cas des 150 l'est aussi, cela ne fait pas perdre autant de temps.

Il est étrange que nous ayons tant de griefs dans le cas d'un syndicat, alors qu'il y en a si peu dans le cas de tant d'autres. Mais c'est une des questions que l'on peut évidemment se poser.

M. Benjamin: Avez-vous . . .

Le président: Votre temps est écoulé, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Déjà. Inscrivez-moi au deuxième tour.

Le président: Oui. Je vous remercie, monsieur Benjamin.

Monsieur McRae.

M. McRae: Je vous remercie, monsieur le président. Avant de passer aux questions à l'étude aujourd'hui, j'aimerais signaler que je suis assez bouleversé de constater que mes déclarations ainsi que celles de deux autres membres de notre côté de la Chambre, au cours de la dernière réunion avec le ministre des Postes, ont été sorties de leur contexte et, par conséquent, mal interprétées. J'ai émis un communiqué que je viens de distribuer. Je crois que M. Collenette a fait de même.

Au cours de la dernière réunion, j'ai voulu mettre l'accent sur le fait que des améliorations avaient été apportées à la situation du ministère des Postes. Selon les journalistes, j'aurais attaqué une nouvelle fois le ministère des Postes. J'aimerais que l'on corrige cette idée erronée.

Je me préoccupe tout particulièrement de cette mauvaise interprétation, car au cours de la période où j'étais secrétaire parlementaire, j'ai rencontré pas mal de directeurs de bureau de poste qui avaient participé à certaines réunions à Arnprior, et je voulais bien laisser entendre qu'à mon avis, les choses s'étaient améliorées depuis lors. Je voulais préciser que des changements ne pouvaient être accomplis qu'à long terme et qu'il faudrait attendre de nombreuses années avant de voir tous les problèmes résolus. L'emploi du mot «para-militaire» qualifiait la situation antérieure et non la situation actuelle qui a connu des changements.

Il semblerait également que le rapport qui était fait en 1975 et qui circule à l'heure actuelle parle de certaines déficiences dans la gestion du ministère des Postes. Il me semble que beaucoup d'eau a coulé sous le pont depuis cette époque, que de nombreuses améliorations ont eu lieu, je pense en particulier à l'emploi de personnel de surveillance, à la formation, à la dotation en personnel, aux nominations etc. Il est par conséquent impossible que la haute direction soit encore dans la même situation que celle qu'elle connaissait à cette époque. Si je comprends bien, ce rapport en question a été fait en 1975—ce rapport dont parle M. Rodriguez et d'autres. Est-ce bien la date exacte?

M. Lamontagne: Oui. Il s'agit bien de 1975.

[Texte]

Mr. McRae: It seems to me that it was about that time that we began the Arnprior kind of thing and a whole serie of other things.

I just wanted to correct that and, particularly, I would like the senior people in the Post Office to realize that I had made this correction—at least I made the correction of the Canadian Press release which I think was taken out of context.

Mr. Alexander: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Alexander, on a point of order.

Mr. Alexander: I wonder if Mr. McRae can follow up his comments in terms of: did CP print your retraction, so to speak, or has that gone by the board?

Mr. McRae: I have not seen that.

Mr. Alexander: Oh, that is too bad. I feel sorry for you.

Mr. McRae: I believe that at home it was printed but I have not seen the retraction.

The Chairman: Order, please. Mr. McRae.

Mr. McRae: The problem over casuals: I do not want to deal with this to any great extent but you indicated, Mr. Corkery, as I recall, in the testimony of the last meeting, that of the employees in the Post Office, roughly two per cent are casuals. When you said that, were you just talking about inside postal workers or were you talking about two per cent over the whole population?

Mr. Corkery: Two per cent over the total population.

Mr. McRae: What percentage of those in the inside would be casual?

Mr. Corkery: Probably twice that.

Mr. McRae: Just giving a ballpark figure, is that considerably less than it was, say, five years ago?

Mr. Corkery: Yes. I would say half what it was five years ago.

• 2105

Mr. McRae: I see. So we are slowly moving in that.

Mr. Corkery: Yes.

Mr. McRae: Going back to my original statement, I know Mr. Dinsdale and others have shown a great deal of interest in this, but I think changing things around in the Post Office is going to take a great many years. Changes in the attitude of management and their relationship with the corporation and so on strike me as being moves in the right direction, but I just know you cannot change attitudes around in a short period of time.

It strikes me that things have improved. I must say, I am not getting the same kind of complaints that I was getting, and there is nobody around who raised more hell over the years than I did at the Post Office. However, we have had a number of complaints here from Mr. Darling and others about pilfer-

[Traduction]

M. McRae: Il me semble que c'est à cette époque que nous avons eu les discussions de Arnprior ainsi que beaucoup d'autres consultations.

Je voulais tout simplement corriger toutes ces idées fausses et j'aimerais que la haute direction du ministère des Postes sache que j'ai fait cette correction, que j'ai apporté des corrections à ce communiqué de la presse canadienne qui, à mon avis, relate mes paroles tirées de leur contexte.

M. Alexander: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Alexander invoque le Règlement.

M. Alexander: M. McRae pourrait-il alors nous dire si la presse canadienne a imprimé sa rétractation pour ainsi dire, ou bien l'a-t-elle passée sous silence?

M. McRae: Je ne l'ai pas vue.

M. Alexander: C'est vraiment dommage, cela me peine pour vous.

M. McRae: Je crois que cela a été publié dans mon journal local, mais je n'ai pas vu la rétractation.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Monsieur McRae.

M. McRae: Quant au problème des employés occasionnels: Je ne voudrais pas traiter cette question en profondeur, mais vous avez indiqué, monsieur Corkery, si je me souviens bien, au cours du témoignage de la dernière réunion, que parmi les employés du ministère des Postes, environ 2 p. 100 étaient des employés occasionnels. Vouliez-vous parler des travailleurs à l'intérieur du bureau de poste ou de tous les employés du ministère des Postes?

M. Corkery: Deux p. 100 de tous les employés du Ministère.

M. McRae: Cela ferait combien en pourcentage pour les employés à l'intérieur des bureaux de poste?

M. Corkery: Probablement deux fois plus.

M. McRae: De façon générale, est-ce qu'il y a là une diminution par rapport au nombre d'il y a cinq ans?

M. Corkery: Oui, je crois que le nombre a diminué de moitié.

M. McRae: Je comprends. Donc, c'est vers cela que nous nous dirigeons tranquillement.

M. Corkery: Oui.

M. McRae: Pour en revenir à ma question première, je sais que M. Dinsdale et d'autres se sont beaucoup intéressés à cette question, mais je crois qu'il faudra bien des années pour réussir à faire des changements au ministère des Postes. Les changements d'attitude de la part de l'administration, soit en ce qui concerne leurs relations avec la corporation ou autre chose me semblent des signes avant-coureurs propices, mais je sais fort bien qu'on ne peut changer les attitudes du jour au lendemain.

Il me semble bien qu'il y a eu des améliorations. Enfin, je ne reçois plus les mêmes plaintes qu'auparavant et il n'y a personne qui ait gueulé aussi fort et aussi souvent que moi pendant toutes ces années au ministère des Postes. Cependant, il y a eu un certain nombre de plaintes venant de M. Darling et

[Text]

age, breakage, and things not arriving on time from Mr. McCain: I can cite an example in Thunder Bay where some materials were badly mangled and broken, as if they had been run over by a truck or something. When I was dealing with this individual, we got some satisfaction, although not as much as I would have liked. But when my staff asked him at a subsequent meeting how often this had happened, this man, who had been in business for something like eight years, said it was the first time it had ever happened.

You do your own tests on these kinds of things. You do your own sampling. But have you ever thought of asking the public themselves to check some of these things? Hand them a printed form that says the date of departure, the date of mailing, the date of receiving it and so on, and let people get an idea themselves of how good or how bad the service is.

It strikes me that on average, people accept two days for delivery, although we all wish we still had the mail trains operating.

Some hon. Members: Hear, hear.

Mr. McRae: Unfortunately, there are not enough trains left to carry the mail. I do not think we have ever improved on that system.

However, I just wonder if you will consider making it possible for the people who are complaining to keep some kind of record to give an idea of how bad or how good the service is. My own guess is that they will find it is not that bad, the things people bring to you are the exceptions rather than the general rule. I wonder if there is a possibility of doing this, because it seems to me that if we do not do something to stop Canadians from dumping on the Post Office, the internal morale is going to be very difficult to raise. I just wondered if this approach has been thought of or if you would like to comment on that.

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, to comment on your last sentence, in which you wonder if it might improve things if people stop dumping on the Post Office, that is what I have been saying for the last month or so. Let us be positive about it. Let us try to find a way to find solutions and let us not always blame the public for what is going wrong or bad in the Post Office. You can always find something going wrong somewhere if you want to.

At this point, if you want to keep up the morale, as you say, of the management and the workers too, you have to stop complaining about everything that is happening at the Post Office. I think that is the best way to erode the morale and to make things worse instead of better. As far as we are concerned in the Post Office, we are doing everything at the moment to try to instill in the employees the pride they used to have, and to make them feel that management is behind them and is there to help them.

[Translation]

d'autres concernant le vol et bris et M. McCain s'est plaint parfois que les choses n'arrivent pas dans les délais prévus. Je peux citer l'exemple de Thunder Bay où certaines choses ont été plutôt malmenées et même brisées comme si on avait passé dessus avec un camion ou quelque chose du genre. Quand j'ai parlé à cette personne, j'ai été satisfait d'une certaine façon, même si tout ne s'est pas terminé à mon entière satisfaction. Cependant, quand certains membres de mon personnel lui ont demandé, lors d'une réunion ultérieure, combien de fois ce genre de choses s'étaient produites par le passé, cette personne, qui est en affaires depuis huit ans, a dit que c'était la première fois que cela s'était produit.

Vous faites vos propres tests à ce propos. Cependant, avez-vous jamais songé à demander au public s'il ne pourrait pas vous aider dans vos enquêtes? Donnez aux gens une formule où on trouverait la date du départ, la date de mise à la poste, la date de réception et ainsi de suite, ce qui permettrait aux gens de constater jusqu'à quel point le service est bon ou mauvais.

Il me semble qu'en moyenne les gens trouvent qu'un délai de livraison de deux jours est raisonnable, même si nous aimerions tous retourner à l'époque du train-poste.

Des voix: Bravo!

M. McRae: Malheureusement, il ne nous reste plus suffisamment de trains pour revenir à l'époque du train-poste. Je ne crois pas que nous ayons jamais connu mieux comme système.

Cependant, je me demande si vous ne pourriez pas trouver une méthode qui permettrait aux gens qui se plaignent du service de se monter une sorte de dossier pour qu'ils puissent se prouver à eux-mêmes si le système est bon ou mauvais. J'ai l'impression qu'on trouverait qu'il n'est pas si mauvais que cela; on est toujours saisi des exceptions plutôt que de la situation normale. Je me demande si l'on ne pourrait pas faire ce genre de choses parce qu'il me semble que si nous ne faisons rien pour essayer de mettre un terme aux critiques prononcées par les Canadiens contre le ministère des Postes, il nous sera très difficile de remonter le moral des employés. Je me demandais si l'on avait songé à cette méthode ou si vous auriez quelque chose à dire à ce propos.

M. Lamontagne: Monsieur le président, en ce qui concerne la dernière idée du député à savoir si les choses iraient mieux au ministère des Postes si les gens modéraient leurs critiques à son endroit, c'est précisément ce que j'essaie de faire comprendre depuis un mois ou deux. Ayons une attitude positive. Essayons donc de trouver des solutions aux problèmes et ne blâmons pas toujours le public pour ce qu'il y a de bon ou de mauvais au sein du ministère des Postes. On peut toujours trouver la bête noire si on la cherche.

Au point où nous en sommes, si nous voulons rétablir le moral chez l'administration et chez les troupes, il faut arrêter de se plaindre d'absolument tout ce qui se passe aux Postes. Je crois que ces plaintes continuelles sont l'outil le plus efficace que nous ayons pour saper le moral de tous et rendre la situation encore pire qu'elle ne l'est. En ce qui concerne le ministère des Postes, nous faisons tout, à l'heure actuelle, pour rendre aux employés leur fierté de jadis pour qu'ils sentent

[Texte]

I think Mr. Corkery can maybe say something about what we do to improve morale.

Mr. Corkery: Mr. Chairman, the last *Reader's Digest* that came out had a sample card exactly like the one you are talking about. We are using that to measure fourth-class mailings. Sovereign Seat Covers Manufacturing Limited on parcels and on third-class mailings is a regular mailer's sampler that we use to get a statistical reading of our behaviour out of one particular area of the country. We are doing the same thing for a couple of industries in the West. In first class mailings we do our own sampling, at this stage. We are looking to the future when we will have it done for us by others, so that we can do a larger sampling pattern. Individual mailers—for example, Fray Tool Company, which is one I have been dealing with for the last little while, has done a thousand—mailing sample to get a feel for their service, and they have come back with fairly high compliments at the service level after taking a large, statistical sample of it. That is your point, I think, sir.

• 2110

The Chairman: Thank You, Mr. Corkery.

Order, Please!

I have too many names on the list; we are going to have to move along.

Mr. Smith.

Mr. Smith: Thank you, Mr. Chairman.

My questions are going to follow up those I have asked already in the House and to which I do not feel I have received a satisfactory answer. I hope that the Minister has informed himself better as to the problem in connection with the removal of telephones in rural communities. Are the instructions for removal of telephones from post offices—rural post offices—in conformance with a general policy right across Canada?

Mr. Lamontagne: It is not a general policy across Canada. It is not a policy. We have no policy about telephones in a post office, it depends on the person who has the post office. As you know, a rural post office can be in a private home, it can be in a general store . . .

Mr. Smith: No, no, just a minute. That is not the fact. You have an area manager in Manitoba; I have a letter here in front of me. I want to know whether the practice is that it is only in Western Manitoba that the phones are being taken out of the rural post offices. Is that the only place? Can anyone answer me that?

Mr. Lamontagne: As far as I know, there is no national policy.

The Chairman: Mr. Corkery.

[Traduction]

enfin que l'administration les appuie et que sa raison d'être est de les aider.

Je crois que M. Corkery peut vous donner quelques détails à propos de ce que nous faisons pour remonter ce moral.

M. Corkery: Monsieur le président, à la dernière édition du *Reader's Digest* était collée la formule dont vous venez justement de parler. Nous nous servons de cette formule pour le courrier de quatrième classe. Nous nous servons régulièrement du courrier de la *Sovereign Seat Covers Manufacturing Ltd.* soit pour les colis, soit pour le courrier de troisième classe, comme échantillon servant à établir des statistiques sur l'efficacité de notre système à partir d'un point précis du pays. Nous faisons la même chose pour une entreprise ou deux de l'Ouest. Pour les envois par courrier de première classe, nous effectuons notre propre échantillonnage pour l'instant. Nous espérons pouvoir, à l'avenir, faire effectuer cet échantillonnage par d'autres organismes, afin d'avoir un échantillon plus important. Certains expéditeurs, la compagnie Gray Tool, par exemple, avec laquelle je traite depuis un certain temps, ont envoyé un échantillon d'un million de lettres afin d'évaluer leur service, et ils ont reçu des compliments assez enthousiastes en ce qui concerne le service. Je pense que c'est de cela que vous voulez parler, monsieur.

Le président: Merci, monsieur Corkery.

A l'ordre.

J'ai trop de noms sur la liste; nous allons devoir nous dépêcher.

Monsieur Smith.

M. Smith: Merci, monsieur le président.

Mes questions font suite à celles que j'ai déjà posées à la Chambre, et auxquelles j'estime que l'on ne m'a pas adéquatement répondu. J'espère que le Ministre s'est mieux renseigné quant aux problèmes relatifs à la suppression des téléphones dans les localités rurales. Les instructions de suppression des téléphones des bureaux de poste, des bureaux de poste ruraux, sont-elles conformes à une politique générale pour tout le Canada?

M. Lamontagne: Ce n'est pas une politique générale pour l'ensemble du Canada. Ce n'est pas une politique. Nous n'avons aucune politique quant aux téléphones dans les bureaux de poste; cela dépend de la personne qui est propriétaire du bureau de poste. Comme vous le savez, le bureau de poste rural peut être situé dans une maison privée, dans un magasin . . .

M. Smith: Mais non, un instant-là. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Vous avez un directeur régional au Manitoba; j'ai devant moi une lettre à ce sujet. J'aimerais savoir si c'est uniquement dans l'ouest du Manitoba qu'il est courant d'ôter les téléphones qui se trouvent dans les bureaux de poste ruraux. Est-ce uniquement là que cela se fait? Quelqu'un peut-il me répondre?

M. Lamontagne: Pour autant que je sache, il n'y a aucune politique nationale en ce sens.

Le président: Monsieur Corkery.

[Text]

Mr. Corkery: There is no national policy, Mr. Chairman, on that at all. There must be a local condition or a local situation, or a local reason.

Mr. Smith: All right. Why Manitoba? The area manager for the Western Manitoba postal district has issued orders to the ... Mr. Chairman, the Postmaster General is confusing this with the rural post office—their person who has the post office in his own home, and so on. I am not interested in that at all, because most of those people have their own telephones, anyway. I am concerned about the facility that is owned by the federal Post Office Department in Ashern, in Melita, and so on. These phones were removed from the post office; the postmasters were told, by Mr. J. M. Gardiner, to have the telephones removed from their post offices.

Mr. Chairman, the post office is in business to serve customers. If somebody ships a parcel on the bus or on the train to a community, the carrier will phone the customer at the other end and say, "Your parcel is in." I am talking about rural post offices, and in some of the areas I represent, people can live 15 and 20 miles from a post office. But they all have telephones. If someone has his mail order of seeds in, or something like this, he could phone the postmaster, find out if the order was there, and go into town to pick it up. But now, the way it is with the removal of that phone from the post office, the person has to drive to town to find out whether his parcel is there. I will tell you, Mr. Chairman, he is just not going to bother ordering through the post office at all. He is going to get it to come by bus, because the bus company will phone him and tell him his parcel is there.

Mr. Lamontagne: May I ask a question to clarify this information of Mr. Smith? You must be talking about a Crown-owned building that is ours.

Mr. Smith: Right.

Mr. Lamontagne: To my way of thinking, we do not have Crown-owned buildings in rural ...

Mr. Smith: Oh, yes, you do.

Mr. Lamontagne: We have?

Mr. Smith: You bet you have.

Mr. Lamontagne: I thought it was always on the part of the ...

Mr. Smith: No ...

Mr. Lamontagne: In a very small town you might have it.

Mr. Smith: Yes.

Mr. Lamontagne: And you think in this Crown-owned building ...

Mr. Smith: In a Crown-owned building the policy ...

Mr. Lamontagne: ... the policy has been to take out the phone?

Mr. Smith: Yes sirree, orders have been given to take out the phone ...

[Translation]

M. Corkery: Il n'y a absolument aucune politique nationale à cet égard, monsieur le président. Il doit s'agir d'une condition ou d'une situation locale.

M. Smith: Très bien. Pourquoi le Manitoba? Le directeur régional du district postal de l'ouest du Manitoba a émis des ordres au ... Monsieur le président, le ministre des Postes confond cette situation avec celle d'un bureau de poste rural qui se trouve au domicile d'un particulier, et ainsi de suite. Ce n'est pas du tout cela qui m'intéresse; de toute façon, la plupart de ces gens ont leur propre appareil téléphonique. Je me préoccupe des installations appartenant au ministère fédéral des Postes à Ashern, à Melita, etc. Ces appareils téléphoniques ont été ôtés des bureaux de poste; M. J. M. Gardiner a ordonné aux maîtres de poste de faire ôter les appareils téléphoniques de leur bureau.

Monsieur le président, les Postes existent pour desservir les clients. Si quelqu'un expédie un colis par autobus ou par train, le transporteur téléphone au client, une fois le colis arrivé et lui dit: «Votre colis est arrivé». Dans certaines des régions que je représente, il y a des gens qui vivent à quinze ou vingt milles du bureau de poste. Toutefois, ils ont tous le téléphone. Si quelqu'un a placé une commande de graines, ou de tout autre produit, il peut téléphoner au maître de poste pour savoir si sa commande est arrivée, et venir la chercher en ville. Toutefois, maintenant, comme les appareils téléphoniques ont été enlevés des bureaux de poste, l'intéressé doit se rendre en ville pour savoir si son colis est arrivé. Dans ce cas, monsieur le président, il préfère simplement s'abstenir de placer des commandes postales. Il va plutôt se les faire expédier par autobus, puisque la compagnie d'autobus va lui téléphoner et l'informer de l'arrivée de son colis.

M. Lamontagne: Puis-je poser une question à M. Smith, afin d'éclaircir la situation? Vous devez parler là d'un bâtiment appartenant à la Couronne.

M. Smith: C'est exact.

M. Lamontagne: Pour autant que je sache, nous n'avons pas de bâtiments appartenant à la Couronne dans les régions rurales ...

M. Smith: Ah! mais si, vous en avez.

M. Lamontagne: Ah oui?

M. Smith: Et comment donc que vous en avez!

M. Lamontagne: Je croyais que c'était toujours ...

M. Smith: Non ...

M. Lamontagne: Dans un petit village, cela pourrait se produire.

M. Smith: Oui.

M. Lamontagne: Et vous pensez que, dans ce bâtiment appartenant à la Couronne ...

M. Smith: Dans ce bâtiment appartenant à la Couronne, on a adopté comme politique ...

M. Lamontagne: ... de supprimer le téléphone?

M. Smith: Oui, bien sûr! On a ordonné que les appareils téléphoniques soient enlevés ...

[Texte]

Mr. Lamontagne: I do not understand it, and my Deputy Minister does not understand it either, so . . .

Mr. Dinsdale: The public does not understand it either.

Mr. Lamontagne: I do not blame them!

Mr. Dinsdale: This is the kind of public relations . . .

Mr. Smith: Mr. Chairman, through you, will the Postmaster General now issue direct orders to have those phones put back in those rural post offices in Manitoba?

Mr. Lamontagne: I think I will do it with pleasure.

Mr. Smith: In Crown-owned buildings?

Mr. Lamontagne: Now that I understand the question very clearly, I cannot see how we can be without a phone.

• 2115

Mr. Smith: You see, Mr. Chairman, that is why I asked the Minister that question: now that the phones were being removed, how was the Queen's mail going to be protected? These phones in the rural Post Office were not only there for the customer to phone in, but quite often the mail truck would leave Winnipeg, the mail truck would be late coming in, and he could phone ahead to tell the postmaster there was a problem and he would not be in until two hours later.

So I would like to get the commitment that those phones will be replaced because I do not think they involve more than about 12 or 14 telephones. Thirty, is it? And I understand that the saving is \$1,800 a year. You said it was part of a restraint program, but not when we are in the business of trying to serve postal customers and trying to get the Post Office back on a paying basis because the customers are just going to leave the Post Office; they will not bother using it. I know you are looking at me, Mr. Chairman, but I would like to have that commitment from the Minister to correct this situation because it is ridiculous.

In the memo that went to the postmasters it said: the reason we are taking them out is that the mails are there to use and if you have any requests, then send them in by mail. That was the response. Today in the small, rural community of 1,000 or 1,500 people, the Post Office is kind of the focal point of that community. In many cases that is their only means of receiving parcels, as Stan Darling, the member for Parry Sound-Muskoka, was saying. It is the focal point. The rural postmaster just throws up his arms; he is pretty discouraged, I can tell you, because in the rural community the postmaster knows everyone. He is generally someone that has been there for the last 30 years; if Mrs. Brown is expecting her eye glasses and they arrive—she stays in the senior citizens' home—he picks up the phone and informs Mrs. Brown that her eye glasses have just arrived.

You know, that is the type of thing that happens. That is the image you have to get back into the Post Office and you cannot do it by removing the telephones.

[Traduction]

M. Lamontagne: Je n'y comprends rien, et le sous-ministre n'y comprend rien non plus; donc . . .

M. Dinsdale: Le public non plus n'y comprend rien.

M. Lamontagne: Je le comprends!

M. Dinsdale: Ce sont là les relations publiques . . .

M. Smith: Monsieur le président, j'aimerais savoir si le ministre des Postes compte maintenant ordonner que ces appareils téléphoniques soient réinstallés dans ces bureaux de poste ruraux du Manitoba?

M. Lamontagne: Bien volontiers, que je le ferai!

M. Smith: Dans les bâtiments appartenant à la Couronne?

M. Lamontagne: Maintenant que je comprends la question très clairement, je ne vois vraiment pas comment on pourrait se passer du téléphone.

M. Smith: Voyez-vous, monsieur le président, c'est pourquoi je posais cette question au ministre: sans téléphone, comment le courrier de la Reine pourrait-il être protégé? Ces appareils téléphoniques des bureaux de postes ruraux servaient non seulement aux clients qui voulaient appeler le bureau de poste, mais également aux chauffeurs des camions acheminant le courrier en provenance de Winnipeg, quand on voulait signaler au maître de poste un retard de l'arrivée du courrier.

J'aimerais donc que le ministre s'engage à faire réinstaller ces appareils téléphoniques; je ne crois pas qu'il s'agisse de plus de 12 ou 14 appareils. Trente? Il paraît que l'économie ainsi réalisée est de \$1,800 par année. Qu'il y ait un programme de restrictions, je veux bien, mais pas lorsque nous essayons de desservir des clients et que nous essayons de rendre les postes rentables; autrement, les clients vont simplement laisser tomber le service postal, et ne l'utiliseront plus. Je sais que vous me regardez, monsieur le président, mais j'aimerais que le ministre s'engage à mettre fin à cette situation ridicule.

Dans la note envoyée aux maîtres de poste, on disait que ces appareils téléphoniques avaient été enlevés parce que le service postal est là pour qu'on s'en serve, et que si certaines demandes doivent être formulées, elles peuvent être envoyées par courrier. C'était donc la réponse que l'on donnait. De nos jours, dans les petites localités rurales de 1,000 ou de 1,500 habitants, le bureau de poste constitue une sorte de centre communautaire. Dans bien des cas, il représente le seul moyen de recevoir des colis, comme le disait Dan Darling, député de Parry Sound-Muskoka. Le bureau de poste est un centre d'intérêt. Or, maintenant, le maître de poste rural, découragé, lève les mains en signe d'impuissance; en effet, il connaît tout le monde. En général, il habite là depuis au moins 30 ans. Si M^{me} Brown, qui est pensionnaire d'un foyer pour vieillards, attend ses nouvelles lunettes, et que ses lunettes arrivent, le maître de poste téléphone à M^{me} Brown pour lui dire que ses verres viennent d'arriver.

Ce sont là les situations réelles qui se produisent. C'est là l'image de marque qu'il faut redonner au service postal, et cela ne peut se faire sans téléphone.

[Text]

Mr. Lamontagne: Well, you can be assured it is going to be corrected.

Mr. Smith: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Smith.

Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

I want to begin by telling the Postmaster General and his senior staff, and I am very pleased to be able to appear on the Committee tonight, that I represent practically the whole southeast corner of Alberta. My riding is the riding of Medicine Hat and about half of the total population of some 40,000 live in the Medicine Hat-Redcliff community. Now, I want to just make three comments through you, Mr. Chairman, to the Postmaster General.

I am now, of course, receiving rather regular complaints about postal service. I get enough of them that there has to be substance behind these complaints. For example, I have been informed from a number of sources that it takes anywhere from eight to fourteen days for mail service within Alberta to my southeast corner, principally Medicine Hat—eight to fourteen days. This is a figure that I have arrived at, I think, rather carefully as a result of private conversations and comments to me. It has got to a point where, I am told, our provincial government uses a courier service now whenever possible rather than the mail service in our southeast corner.

One other comment that was made to me by our local Chamber of Commerce about ten days ago is that they have informed me—the Chamber of Commerce, mainly businessmen, that is serving a community of about 40,000 people—that they have given up dealing with or passing on Post Office complaints either to me or, presumably, to you and your department, sir, because they feel no one accepts responsibility for the poor service. They just sort of quit complaining, you might say.

• 2120

Now, I want to suggest that there is a feeling—and that is the best way I can describe it—there is a feeling that this lack of adequate service relates to the fact, it is our understanding, that most of the mail coming into certainly south-eastern Alberta and maybe all of southern Alberta is funnelled through that main terminal building at the Calgary airport and there is a real bottleneck inside that building.

Mr. Benjamin: They do not know where Medicine Hat is.

Mr. Hargrave: I think they do. Anyway, this bottleneck, I have to say quite bluntly to the Postmaster General, is rather deliberate and if I can be a little more deliberate I think there is a feeling that there is a form of work-to-rule within that terminal building in Calgary, and that probably is the main reason for this lack of adequate service into the whole south-east corner.

I would like you to comment on that, but I want to come to my second and, perhaps, more specific comment and that is that within the city of Medicine Hat we were fortunate over the last three or four years in that our rate of growth was rather dramatic and when the freeze was on for letter carrier

[Translation]

M. Lamontagne: Eh bien, je vous promets que cela va rentrer dans l'ordre.

M. Smith: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Smith.

Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Je tiens d'abord à dire au ministre des Postes et à ses adjoints que je suis ravi de pouvoir assister à la réunion de ce soir et que je représente pratiquement tout le Sud-Est de l'Alberta. Je représente la circonscription de Medicine Hat, et près de la moitié de mes 40,000 commettants habitent la région de Medicine Hat-Redcliff. Je voudrais, si vous le permettez, monsieur le président, faire trois observations au ministre des Postes.

Actuellement, je reçois régulièrement des plaintes au sujet du service postal. J'en reçois suffisamment pour me dire que ces plaintes doivent être justifiées. Un bon nombre de sources m'apprennent, par exemple, qu'il faut de 8 à 14 jours au courrier pour traverser l'Alberta et parvenir au Sud-Est, notamment à Medicine Hat. Je suis parvenu à ce chiffre après un examen soigné et après des conversations privées et des observations qui m'ont été faites. La situation est telle, m'apprend-on, que le gouvernement provincial se sert maintenant, dans la mesure du possible, pour le Sud-Est de l'Alberta, des services de courrier privés plutôt que du service postal.

Des membres de notre chambre de commerce locale m'ont également signalé autre chose, il y a une dizaine de jours. Ils m'ont appris que la chambre de commerce, qui dessert environ 40,000 habitants, ne prend plus la peine de me communiquer ou de communiquer à votre ministère les plaintes relatives au service postal parce qu'elle trouve que personne n'accepte la responsabilité de la détérioration du service. Elle a simplement cessé de se plaindre, pour ainsi dire.

Or, on a l'impression, c'est sans doute le mot qui convient le mieux, que l'insuffisance du service tient au fait que la plupart du courrier destiné au sud-est de l'Alberta et peut-être à toute la partie méridionale de la province, doit passer par l'aérogare principale de Calgary où l'on trouve un vrai goulot d'étranglement.

M. Benjamin: Ils ne savent pas où se trouve Medicine Hat.

M. Hargrave: Je crois qu'ils le savent. Quoi qu'il en soit, pour parler franchement, ce goulot d'étranglement n'est pas l'effet d'un hasard mais résulte plutôt, semble-t-il, d'une grève du zèle parmi le personnel de l'aérogare à Calgary. C'est sans doute cela la raison de l'insuffisance du service postal pour toute cette région du sud-est.

J'aimerais entendre vos commentaires à ce propos, mais je voudrais d'abord faire une autre observation. La ville de Medicine Hat a connu, au cours des trois ou quatre dernières années, un taux de croissance assez spectaculaire et, pendant la période de blocage de l'embauche des facteurs, nous avons

[Texte]

service we went through a rather trying period where we could not get adequate letter carrier service. Eventually, as a result of representations made by our community and myself about a year and a half ago to your predecessor, we were supplied with some of these group mail boxes. I want to report to you, Mr. Postmaster General, that there was a good response to those. They seemed to be put out as an emergency, they are still being used, and in fact they are asking for more of them.

Mr. Benjamin: For now.

Mr. Hargrave: Sure, they have given up, I guess, on the new letter carrier service, but I want to ask you, what is the policy now on those group mail boxes? Is there still a shortage of them? Those areas that seem to like them, because they have access to them at all hours, have expressed some degree of satisfaction with them. Is the freeze going to continue indefinitely, or what are the prospects of getting letter carrier service in an area that is growing fast enough that the percentage increase does not allow the proper care and attention?

I would like to stop there now and let the witness and his staff comment on those.

Mr. Lamontagne: Mr. Chairman, as far as the freeze is concerned, obviously that was done for a very good reason by the government. We are at the moment reviewing the whole matter to see what would be the cost as far as a budget is concerned, and in man-years, to give the letter carrier service where we are supposed to have it.

Obviously you will understand that we have to give it across Canada if we give it. We cannot give it just to Toronto and not give it to Calgary, or give it to Calgary and not give it to Vancouver. We are making a study at the moment to see where we should give it, how much it would cost, and we should get it within weeks. It is a rather complicated study, but we will get it.

As far as the group mail boxes are concerned, there have been some shortages at certain points because these boxes were manufactured by people who had difficulties, some even were on strike for awhile. At the moment, I think, we are pretty up to standard as far as delivery is concerned and by the end of the summer we should be able to supply the group boxes to whoever needs them at the moment. We have met with all the local needs, as Mr. Corkery just said.

As far as the backlog in the Calgary plant is concerned, I would prefer Mr. Corkery to make some remarks about that. I know we had some difficulties earlier on, but the reports show that everything is now according to standard. Maybe you could add something, Mr. Corkery.

Mr. Corkery: I have a couple of comments, Mr. Chairman. We are concerned about the service in Alberta, without question, and you are right, the Calgary plant has been the focus of some of that service. We have a new district director responsible for all of Alberta. He is very much service centered and very conscious of it. I think you will see some very remarkable changes as we start to move over the next little while.

[Traduction]

eu une période difficile pour ce qui est de la livraison du courrier. Finalement, à la suite de démarches prises par moi-même et des représentants de la ville auprès de votre prédécesseur, il y a environ un an et demi, nous avons reçu un certain nombre de boîtes à lettres collectives. Je tiens à vous informer, monsieur le ministre, que cette initiative a été bien reçue. On avait pris cette mesure comme solution d'urgence, mais ces boîtes continuent à être utilisées et, en fait, on en demande davantage.

M. Benjamin: Pour l'immédiate.

M. Hargrave: Bien sûr; il faut croire que l'on a renoncé à l'espoir d'avoir un nouveau service de livraison par facteurs. Mais je voudrais savoir quelle est la politique actuelle au sujet des boîtes à lettres collectives? Y a-t-il toujours pénurie? Puisqu'on a accès à ces boîtes à toutes les heures, les régions desservies de cette façon en sont relativement satisfaites. Le blocage va-t-il continuer indéfiniment? Quelles sont les chances d'obtenir une livraison par facteurs dans une région où l'accroissement démographique est tel que l'augmentation prévue par les Postes ne permet pas un service convenable?

Je m'arrête là pour entendre les réponses des témoins.

M. Lamontagne: Monsieur le président, en ce qui concerne le blocage, le gouvernement a pris cette mesure pour une très bonne raison. Nous sommes actuellement en train de réviser toute cette question pour déterminer quel serait le coût et le nombre d'années-hommes nécessaires pour assurer la livraison par facteurs dans les endroits où le service devrait être offert.

Vous comprenez bien que si nous décidons d'offrir ce service, il faudra l'assurer partout au Canada. Nous ne pouvons pas le limiter à Toronto ou à Calgary sans inclure Vancouver, par exemple. Nous faisons actuellement une étude pour déterminer où ce service devrait être offert et quel en serait le coût; elle devrait être prête d'ici quelques semaines. Il s'agit d'une étude plutôt compliquée.

Quant aux boîtes à lettres collectives, nous avons eu des pénuries à certains endroits en raison de difficultés, notamment des grèves, au niveau du fabricant. Pour l'instant, je crois que la livraison se fait au rythme habituel et, d'ici la fin d'été, nous devrions pouvoir en fournir à quiconque en aura besoin. Comme l'a fait remarquer M. Corkery, nous avons satisfait tous les besoins locaux.

Pour ce qui est de l'arriéré de notre installation à Calgary, je vais demander à M. Corkery de vous en parler. Je sais que nous y avons connu certaines difficultés, mais d'après les rapports récents, tout marche convenablement. Vous auriez peut-être quelque chose à ajouter, monsieur Corkery.

M. Corkery: Quelques observations, monsieur le président. Le service offert en Alberta nous préoccupe sans aucun doute et, comme vous l'avez dit, l'installation de Calgary en constitue la plaque tournante pour une partie de la province. Nous avons maintenant un nouveau directeur de district responsable pour tout l'Alberta. Il est très conscient du besoin d'améliorer le service. Je crois que vous allez bientôt constater quelques changements remarquables.

[Text]

We have a new management team in the Calgary post office as well, because we have recognized that we have some problems there to work with. So it will be slow; it is coming up now. At the moment, the last number I have is in the city mail which is the first measure of how that plan is behaving where a pickup at five o'clock for delivery the next day is reading about 80 per cent. If it moves one day late it is up at 99 per cent. Obviously I would like to have those numbers about 95 and 99 per cent. The curve is coming up each week; we are headed in that direction. When it is up the way it should be then it will reflect the whole service for the whole southern part of Alberta, I would expect. I think you will see a very significant change and it is coming very quickly now.

• 2125

Mr. Hargrave: Is it correct that that one terminal building at the Calgary airport does indeed funnel all the mail pretty well to all of southern Alberta?

Mr. Corkery: That is the main distribution point, yes, from the rest of the country, sir, yes.

Mr. Hargrave: Now how recent was this change in personnel and new policy? When was this instituted?

Mr. Corkery: I think the District Director has probably been in there about three months and the plant management is in a process of change now over a period; so that is over the last three or four months and it is still in change.

Mr. Hargrave: Thank you. Let me come back to your policy on the use of these group boxes especially. Is this policy and the allocation of them to communities continued on on a growth rate? If their growth rate happens to be rather spectacular, which my home city has been, are they denied sufficient of these to satisfy their needs?

Mr. Corkery: No, sir. Basically, in growth in new areas we are trying our darndest to serve those with group boxes. We were short for a while; we scoured the country to gather all the boxes together so there was no slack inventory. We filled all the outstanding items that we think—we have more on order but to my knowledge . . .

Mr. Hargrave: I would like to ask the witnesses, have your experiences with the group boxes been reasonably good? That is what I suggest we found when we finally got them, after we got them, but it was a long wait.

Mr. Corkery: Yes, I think it has.

An hon. Member: Not in Regina.

Mr. Hargrave: Has there been more or less pilfering or otherwise problems like that with those group boxes than there is, say, with the traditional mailing facilities for mailing mail?

Mr. Corkery: I do not think we have any handle on it at all, no.

Mr. Hargrave: Has there been any serious pilfering problems?

Mr. Corkery: No. We get the odd bit of vandalism where the kids get at it but it is pretty rare. We are not having that much of a problem with that.

[Translation]

Nous avons aussi une nouvelle équipe d'administration des Postes à Calgary en raison des problèmes auxquels nous avons à faire face. Cela se fera donc lentement; le processus est amorcé. Pour le moment, je peux vous donner mes dernières statistiques sur le courrier livré en ville. Grâce à cette nouvelle mesure, 80 p. 100 du courrier relevé à 5h de l'après-midi est distribué le lendemain, et le surlendemain, 99 p. 100 du courrier a été distribué. J'aimerais que le pourcentage moyen soit de 95 à 99 p. 100. Mais la situation s'améliore de semaine en semaine et nous y arriverons bientôt. Lorsque tout fonctionnera comme il faut, je pense que toute la partie sud de l'Alberta sera desservie ainsi. Je crois que cela va amener un changement très important et rapide.

M. Hargrave: Est-il vrai que tout le courrier à destination du sud de l'Alberta passe par l'aérogare, à l'aéroport de Calgary?

M. Corkery: C'est en effet le principal centre de distribution pour le reste du pays.

M. Hargrave: A quand remontent ces modifications de personnel et de politique? De quand datent-elles?

M. Corkery: Je crois que le directeur du district est entré en fonction il y a environ trois mois et la direction du centre postal est en train d'être remaniée; cela fait donc trois ou quatre mois.

M. Hargrave: Merci. J'aimerais revenir à votre politique d'utilisation de boîtes à lettres collectives. Si l'utilisation de boîtes à lettres collectives augmente de façon constante, et il arrive, comme dans ma propre ville, que leur nombre augmente de façon spectaculaire, y en aura-t-il suffisamment pour répondre aux besoins des localités concernées?

M. Corkery: Non monsieur. En fait, nous faisons de notre mieux pour desservir les régions en pleine expansion grâce à des boîtes postales collectives. Nous en avons manqué pendant un certain temps; nous avons regroupé toutes les boîtes à lettres disponibles dans le pays. Nous avons réussi à satisfaire toutes les demandes en instance.

M. Hargrave: Je voudrais que les témoins nous disent si cette expérience de boîtes à lettres collectives a été bonne? Nous avons fini par les obtenir mais nous avons dû attendre bien longtemps.

M. Corkery: Oui, cette expérience a été bonne.

Une voix: Pas à Regina.

M. Hargrave: Y a-t-il eu des problèmes de chapardage ou autres problèmes fréquents en ce qui concerne les boîtes à lettres ordinaires?

M. Corkery: Je ne crois pas, non.

M. Hargrave: Y a-t-il eu de graves problèmes de chapardage?

M. Corkery: Non. Il y a toujours des cas isolés de vandalisme mais c'est assez rare et ils ne constituent pas vraiment un problème.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. Mr. Harquail.

Mr. Harquail: Thank you, Mr. Chairman. I am encouraged to hear the Postmaster General say that we want to take all the positive steps possible to correct the problems within the Post Office and obviously he has what sometimes appears to be a monumental task. I am just wondering, Mr. Chairman, through you to the Postmaster General, what his estimate would be as to when we will once again see the day where people have that sense of confidence in dropping a letter in at the Post Office or wherever and that it will within a reasonable, efficient period of time arrive at its destination. I am also looking to see when we might see that good attitude that exists with the letter carriers carry to the inside operation so that they would want to co-operate and do the job rather than what appears to be a period of confrontation.

Mr. Lamontagne: I think, Mr. Harquail, it boils down to one big principle. If everyone involved in the Post Office would take their responsibilities seriously as far as management is concerned as well as the workers, if everyone was doing their job as they should be, it would be what you asked for; within a very, very short time we could have maybe not a perfect service but a very adequate service and a service that people would be glad to have confidence in. As far as management is concerned I can tell you, and Mr. Corkery is here to second me on that, even before I was Postmaster General and since I have been there we are being a little bit more aggressive. We have pushed the management to the point where it is getting results, not because they did not want to do it before, but we are trying all kinds of new methods and more communications. As far as the management is concerned, there is a lot of motivation and I can only commend them for that.

• 2130

As far as the workers are concerned, maybe 60,000 or 55,000 of them—in some areas as I mentioned we have absolutely no problem. For example, the letter carriers are doing their job the way they should do it. They have very good leadership in the union. That is important too because I am sure in the letter carriers' union there are some of the members who are not maybe up to par, like in any large union. But the leadership is there and communication is there, and in that way we can get results.

In other areas again, with the inside workers, the CUPW members, you have to admit that everybody is not doing their job. I mention a visit I made to Alta Vista with the Deputy Minister at one o'clock in the morning, and we found the guards sleeping and things like that. Somebody, it is plain to see, was sleeping at the switch somewhere.

Mr. Harquail: Are you telling the Committee then that ways and means are being found or will be found? These inside workers have good working conditions, good wages, and yet there seems to be some evidence from time to time that the mail is being interfered with or sabotaged, or not getting to its destination in its regular form because of certain actions that are being carried out. Do they not realize that the public are demanding action and action will be taken that might see

[Traduction]

Le président: Merci monsieur Hargrave. Monsieur Harquail.

M. Harquail: Merci monsieur le président. Je suis bien content d'apprendre que le ministre des Postes entend prendre toutes les mesures nécessaires pour résoudre les problèmes postaux, ce qui n'est pas une petite affaire. Monsieur le président, le ministre des Postes pourrait-il nous dire à quelle date nous pouvons espérer que le public fera à nouveau confiance aux postes canadiennes, et à quelle date nous pourrions être certains qu'une lettre arrivera bel et bien à destination? Je souhaiterais également que la bonne volonté dont font preuve les postiers se manifeste également au sein de tous les bureaux postaux, afin que le travail soit fait efficacement et sans conflit.

M. Lamontagne: Monsieur Harquail, cela nous remène à un principe capital. Si tous les employés des postes prenaient au sérieux leurs responsabilités, et je parle ici de la direction comme des employés, si chacun faisait ce qu'il doit faire, je pourrais vous répondre que d'ici très bientôt, notre service postal serait extrêmement satisfaisant sinon parfait, et que les Canadiens nous feraient à nouveau confiance. En ce qui concerne la direction, et M. Corkery pourra confirmer, nous nous montrons un peu plus fermes et ce n'est pas seulement depuis que j'ai été nommé ministre des Postes. Nous avons forcé la direction à adopter des mesures qui commencent à porter leurs fruits; ce n'est pas qu'elle a manqué de bonne volonté auparavant, mais nous nous efforçons d'appliquer de nouvelles méthodes et de favoriser les communications. En ce qui concerne la direction, je puis vous dire que les employés sont très motivés et je ne peux que les féliciter.

En ce qui concerne les employés, et ils sont au nombre de 55,000 à 60,000, j'ai mentionné que nous n'avions absolument aucun problème dans certaines régions. Par exemple, les facteurs font extrêmement bien leur travail. Ils sont menés par un syndicat extrêmement efficace. C'est important. Je suis certain que tous les membres du Syndicat des postiers n'ont pas le même esprit, et il en va de même dans tout syndicat important. Mais ils sont bien encadrés, les communications sont bonnes et de cette façon, nous pouvons obtenir des résultats.

Dans d'autres régions, et c'est le cas des employés des bureaux postaux, membres du CUPW, il faut admettre que certains ne font pas leur travail. Je me suis rendu au bureau de poste d'Alta Vista avec le sous-ministre à l'heure du matin, et nous avons trouvé les gardes endormis, etc. Cela signifie donc que quelqu'un n'était pas à son poste quelque part.

M. Harquail: Voulez-vous dire au comité que vous trouverez des moyens? Les conditions de travail de ces employés sont bonnes, ils ont de bons salaires et de temps en temps, il semble que le courrier soit intercepté ou détruit, et qu'il n'arrive pas à destination de façon normale pour une raison ou pour une autre. Ne comprennent-ils pas que le public exige que des mesures soient prises, mesures qui risquent de menacer les emplois de certains? Est-ce qu'ils ne comprennent pas?

[Text]

other forms of a corporation or other legislation that will be brought in that will affect them, maybe in a way that some of them would have their jobs in jeopardy, or it will be done in other ways? Do they not realize this?

Mr. Lamontagne: You are so right, Mr. Harquail. I think what you just said is what we have said quite often. Sometimes we have the impression that some of the workers—I do not want to put all the workers in the same bag, because we have very good workers at the Post Office. But they are killing themselves their golden egg.

By taking the steps they are doing and not doing their job the way they are supposed to do, they shake the confidence of the public. Competition is getting a little better because they see the openings, and what will happen is that the Post Office at one point will become a very secondary service and people will have no confidence and it will not be in the interests of the workers.

Mr. Harquail: I also want to join you in that. I do not mean to generalize. There are a lot of good employees and I know a lot are dedicated. Some of them, it is sad enough to say, are now going into retirement, but certainly there are a lot of very dedicated, good employees.

Now I want to follow the trend of other members to this Committee, Mr. Chairman, through you to the Postmaster, and cover some specific questions in my own region, in northern New Brunswick. Maybe I will just tick them off and if the Minister is not able to respond or to answer them all this evening through the committee reportings, the Department might be able to give me some response in the near future.

Moving to the Beresford area in Restigouche, particularly the Petit-Rocher area, there has been some correspondence and we have had meetings with your predecessor about a general problem there regarding the size of the building, as well as parking and the general service to the public at that one. I am going to leave that at that because there is something already on file, but I feel that enough time has gone on now that we find the solution to that particular problem.

At Belledune as well there is some correspondence from the mayor and village council there. They are looking for new facilities. At Eel River it is another situation where the building that is at Eel River should probably never have been located there. It is the size of a stamp where the building is, and there is very little parking facility. Again I think they will have to look with DPW to an alternate site to solve that problem.

In Dalhousie we have had many years now of correspondence with both Mr. Mackasey and Mr. Blais regarding door-to-door delivery. We have heard talk about budgets, and I know we are discussing the estimates here tonight, but obviously the mayor, the councillors and the citizens of that town, of some 6,000 or 7,700 people, want to come up to the twentieth century and have what a lot of other Canadians have in terms of door-to-door delivery.

[Translation]

M. Lamontagne: Vous avez raison, monsieur Harquail. Nous avons dit cela maintes et maintes fois. Quelques fois, nous avons l'impression que certains employés... Je ne veux pas mettre tous les employés dans le même sac, car certains postiers font un excellent travail. Mais on peut dire que dans certains cas, ils sont en train de tuer la poule aux œufs d'or.

En ne faisant pas leur travail comme ils le devraient, ils ébranlent la confiance du public. La concurrence est plus grande dans la mesure où il y a de nouvelles ouvertures, et nous courons le risque que les postes ne deviennent un service très secondaire, dans lequel les gens n'auront pas confiance. Il est évident que cela n'est pas de l'intérêt des travailleurs.

M. Harquail: Je suis d'accord avec vous là-dessus. Je n'ai pas l'intention de généraliser. Il y a beaucoup de bons employés et je sais qu'un grand nombre sont dévoués. Malheureusement, certains d'entre eux sont sur le point de prendre leur retraite, mais il est vrai qu'il y a un grand nombre d'employés très dévoués.

Je voudrais maintenant revenir à ce qu'ont dit d'autres membres de ce comité, monsieur le président. Et j'aimerais vous poser des questions qui portent sur ma région, à savoir le Nord du Nouveau-Brunswick. Si le ministre ne peut pas répondre à toutes mes questions ce soir, son ministre pourra peut-être me communiquer ses réponses par la suite.

Je vais donc passer à la région de Beresford, à Restigouche, et en particulier à la région de Petit-Rocher. Votre prédécesseur et moi-même avons échangé quelques lettres à ce sujet et nous nous sommes également entretenus des dimensions de l'édifice, des problèmes de stationnement et des services offerts au public. Il existe déjà un dossier sur cette affaire mais j'estime qu'il serait grand temps que nous trouvions une solution à ce problème.

Je sais aussi que le maire et le conseil municipal de Belledune ont également écrit au ministre. Ils voudraient construire de nouvelles installations. D'autre part, l'édifice qui a été construit à Eel River n'aurait jamais dû être situé à cet endroit-là. L'emplacement où il a été construit a la grandeur d'un timbre de poste et il n'y a pas de possibilité de stationnement. Je crois que le sous-ministre adjoint et les responsables locaux envisagent de trouver un nouvel emplacement.

En ce qui concerne Dalhousie, nous avons à plusieurs reprises échangé des lettres avec M. Mackasey et M. Blais au sujet de la livraison de porte en porte du courrier. Nous avons déjà entendu parler des budgets et je sais que nous discuterons des prévisions budgétaires ce soir. Il est évident que le maire, les conseillers et les quelque 6,000 ou 7,000 citoyens de cette ville veulent vivre à l'heure du vingtième siècle et obtenir ce que d'autres Canadiens ont déjà, la livraison par facteurs.

[Texte]

• 2135

[Traduction]

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Harquail: Regarding the Campbellton area, I would like to have the assurances of the new Postmaster General as to its being maintained as the distribution centre for northern New Brunswick. Your predecessor gave me that, and Mr. Mackasey, that Campbellton would be retained and remain as the major distribution for not only northern New Brunswick but for the Gaspé-Quebec area. And, moving on westerly, to St-Quentin, there is a continuing problem because of their isolation between Edmundston and Madawaska-Victoria and Campbellton in that there are problems and complications in the flow of mail coming out of Saint John, New Brunswick and Moncton to that locality, as well as the service from Quebec City itself, where Quebec does sort and distribute and handle mail coming down through Edmundston to St-Quentin. There seems to be a continuation of the delay in terms of the mail arriving there. I have a file that thick on the whole question and, again, I am taking the opportunity to bring the problem, through this Committee, to you, Mr. Postmaster General, with the hope, as a result of our discussion this evening and the flow back through the department, that we might be able to find a solution to the problem.

I want to take the opportunity as well and not to be remiss in commenting that your supervisor in that area is an excellent man. His name is Wilfred Aucoin. I do not want to cast any aspersions on him because he is doing his best and is working very hard to try to find the answers and the solutions to some of these problems in order to upgrade and improve the service, which is really what we are talking about. In the items that I have identified it is difficult for them to deliver the good service without their having the tools or without having the improvements that I have been calling for. I do want to say that Mr. Aucoin has been very co-operative and very helpful and has been very co-operative and very helpful and has been doing his job in a most efficient manner.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Harquail. Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: Go over every town in your riding!

Mr. Towers: Mr. Chairman, I want to leave a little time for my colleague from Hamilton, because I know he has some very important questions to ask, too.

I should tell the Minister that he came to us with very high recommendations and we trusted that he could clean the mess up that is in the Post Office. But it still seems to continue. In fact, I think possibly it might even be getting worse. In fact, I have received mail from Statistics Canada that I am sure no citizen would like to receive. If there had been any confidential material in it, money, cheques, anything like that, there is no way that it could have arrived properly, and that is just exactly the way it comes to our place. So those are the complaints we are continuously getting from the people. They come to their member of Parliament, because they do not know who else to go to, they are becoming very disillusioned, and unless some-

Des voix: Bravo!

M. Harquail: J'aimerais que le nouveau ministre des Postes nous garantisse que la région de Campbellton demeurera le centre de distribution pour le nord du Nouveau-Brunswick. Votre prédécesseur, M. Mackasey, m'avait assuré que Campbellton demeurerait le centre de distribution principal, non seulement pour le nord du Nouveau-Brunswick mais aussi pour la Gaspésie, au Québec. Plus à l'ouest, vers St-Quentin, nous avons toujours des problèmes à cause de l'isolement où se trouvent Edmundston et Madawaska-Victoria par rapport à Campbellton. Il est donc difficile et compliqué d'acheminer le courrier de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick et Moncton à cette municipalité, de même que le courrier de la ville de Québec, étant donné que c'est là que se font le tri et la distribution du courrier acheminé par Edmundston à St-Quentin. Il semble y avoir tout le temps des retards dans l'arrivée du courrier à ce dernier endroit. J'ai un dossier épais comme cela sur la question et je saisis de nouveau l'occasion de vous présenter ce problème ici, au comité, monsieur le ministre, dans l'espoir qu'après nos discussions de ce soir, votre ministère en sera informé et que nous pourrions résoudre le problème.

Je saisis également l'occasion, je m'en voudrais de négliger de vous le dire, que votre surveillant dans cette région, Wilfred Aucoin, est un excellent homme. Je ne voudrais pas que mes critiques rejaillissent sur lui car il fait de son mieux, et travaille très fort pour trouver les réponses et solutions à ces problèmes afin d'améliorer et de perfectionner le service. Il est difficile dans la situation que j'ai mentionnée d'avoir un bon service sans outils adéquats ou sans les améliorations que j'ai signalées. Je dois ajouter que M. Aucoin a fait montre d'un bel esprit de collaboration et qu'il nous a beaucoup aidés. Il accomplit son travail de façon très efficace.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Harquail. Monsieur Towers.

M. Towers: Merci, monsieur le président.

M. Benjamin: Allez-y, mentionnez toutes les localités de votre circonscription!

M. Towers: Monsieur le président, je tiens à laisser un peu de temps à mon collègue d'Hamilton, car je sais qu'il a des questions très importantes à poser également.

Je dois dire au ministre que sa venue était accompagnée des plus hautes recommandations et nous avions espéré qu'il mettrait un peu d'ordre aux Postes. Toutefois, il semble que c'est toujours la même chose, on pourrait même dire pire. J'ai reçu du courrier de Statistique Canada qu'aucun citoyen ne tient à recevoir, j'en suis certain. S'il y avait eu des documents confidentiels dans ce courrier, de l'argent, des chèques, ou toute autre chose du genre, cela n'aurait pas pu m'arriver convenablement; or, c'est exactement ce qui s'est passé. Voilà le genre de plaintes que nous recevons constamment de la population. Les particuliers s'adressent à leur député, car ils ne savent pas à qui s'adresser, ils sont de plus en plus déçus et à

[Text]

thing is done very soon to clean up this mess, I really do not know what is going to happen. Because of the fact it is costing so much money and they are not getting service, people are just getting completely fed up.

Mr. Minister, you were saying that there were ample group boxes available. I would like to heartily disagree with you. Perhaps they are available but they are not in place. This is the part on which I would like to disagree with you. It seems very silly to me for a government to be spending \$3.9 billion dollars in unemployment insurance when we have group boxes to put in place. But the system does not allow the personnel to move that mail from the Post Office to the group boxes. Now, this is what is happening in Alberta. I recognize that you try to have a regional policy right across Canada. But, Mr. Minister, you are discriminating against Alberta when you try to put that kind of a policy in place because the growth in the centres in Alberta is faster than in any other parts of Canada and the main post offices are not large enough, nor is there parking space for the people to get into those areas. When you have 2,000 people picking up mail at a general delivery, you really have a mess. This is why the people are disenchanted.

• 2140

Some hon. Members: Hear, hear.

Mr. Towers: Mr. Chairman, I give the Minister a chance to respond to that.

Mr. Lamontagne: Well, I can always answer that my Deputy Minister seems to be aware of the problem in Red Deer, and I am sure he has something to say about correcting whatever is not satisfactory.

I would like to come back, though, to the parcel you have just shown us. It is customary at the post office that when a letter or a parcel arrives damaged we rewrap it for you so you get it in one piece.

Mr. Towers: The damage done to this is that it is all torn up. What happened before that?

Mr. Lamontagne: Maybe we do not know either. Sometimes mail is damaged without us knowing the reason, because it is shipped through a sort of circuit.

As for group boxes, I never said that they were in ample supply. I know they were in sufficient supply to give them to people who asked for them. I would say the supply is reasonable. We are sometimes short, but we are coming to it.

As to your complaint about the service, I am as well aware, as you are, of some of our difficulties. I am not trying to hide it. But it seems to me that sometime we exaggerate a little bit and we focus attention always only on the mistakes, on what is happening. The people of whom I asked questions, travelling crossed the country far the Post Office, many say, as yourself, sir, that the service is not as efficient, as constant as it should be. But apparently, as a whole, they are getting reasonable service.

[Translation]

moins que quelque chose soit fait très bientôt pour faire place nette, je ne saurais prévoir ce qui va se passer. La livraison du courrier coûte beaucoup d'argent et le service est inexistant, la population en a assez.

Monsieur le ministre, vous dites qu'il y a suffisamment de batteries de boîtes aux lettres disponibles. Je ne suis pas du tout d'accord avec vous. Elles sont peut-être disponibles mais elles ne sont pas installées. Voilà pourquoi je ne suis pas d'accord avec vous. Il semble vraiment ridicule qu'un gouvernement dépense 3.9 milliards de dollars en assurance-chômage alors qu'il nous faut installer des batteries de boîtes aux lettres. Mais le système ne permet pas au personnel de transporter le courrier du bureau de poste aux batteries de boîtes aux lettres. Voilà ce qui se passe en Alberta. Je sais que vous essayez d'appliquer une politique régionale partout au Canada. Mais, monsieur le ministre, vous faites des distinctions pour l'Alberta en adoptant une telle politique, car les centres de l'Alberta grossissent plus rapidement que partout ailleurs au Canada et les bureaux de poste principaux ne sont pas suffisamment importants, n'ont pas de stationnement suffisant pour que la population puisse s'y rendre. Lorsque 2,000 personnes viennent chercher leur courrier à la poste restante, cela crée vraiment de l'embouteillage. C'est bien là pourquoi la population est déçue.

Des voix: Bravo!

Mr. Towers: Monsieur le président, je vais maintenant donner l'occasion au ministre de répondre à ces remarques.

M. Lamontagne: Je pourrais toujours vous répondre que mon sous-ministre semble être au courant du problème de Red Deer et je suis certain qu'il saura vous dire ce qu'il faut faire pour redresser cette situation, qui est loin d'être satisfaisante.

J'aimerais revenir au colis que vous venez de nous montrer. Il arrive souvent au bureau de poste qu'une lettre ou un colis arrive endommagé et que nous ayons à l'emballer de nouveau pour que vous le receviez tout d'une pièce.

M. Towers: Cet emballage était déjà tout déchiré. Je me demande ce qui s'est produit avant cela?

M. Lamontagne: Peut-être ne le savons-nous pas nous non plus. Parfois le courrier est endommagé sans que nous en connaissions la raison, car il passe par une sorte de circuit.

Pour ce qui est des batteries de boîtes aux lettres, je n'ai jamais dit qu'elles étaient disponibles en grand nombre. Je sais qu'il y en avait suffisamment pour remettre aux personnes qui nous les ont demandées. Je dirais que nous en avons un approvisionnement raisonnable. Il nous en manque parfois, mais nous les aurons.

Pour ce qui est de votre plainte concernant le service, je connais comme vous certaines de nos difficultés, et je n'essaie pas de les cacher. Il me semble toutefois que nous exagérons un peu parfois pour attirer l'attention sur les fautes, sur ce qui se produit. J'ai posé des questions à certaines personnes qui voyagent partout au pays pour le ministère des Postes; beaucoup disent comme vous, monsieur, que le service n'est pas aussi efficace ni aussi constant qu'il devrait l'être. Mais, en général, le service est raisonnablement bon.

[Texte]

We have a few weak spots—and a few moments ago we talked about Calgary; we know we have a weak spot there, but we have been correcting it by changing some of the men there. You know, we have 63,000 people to handle, and we have some problems as far as that is concerned. But you can be assured that everything is being done. I am not discouraged, far from it. I think it is improving . . .

Mr. Alexander: It is a challenge.

Mr. Lamontagne: . . . all the time. That is what I think you should look at instead of trying to constantly depreciate the service.

Mr. Towers: Mr. Chairman, I would like the Minister to answer my question. Why, at a time when we are paying \$3.9 billion out in unemployment insurance for people who are not working . . . ? We have the group boxes out in Alberta. I have that confirmed; they are there, they are available. All they need is personnel to put them in place and personnel to deliver the mail. It just does not make sense to, on the one hand, keep people on the unemployed list, pay them to be on unemployment, and then at the same time not have the personnel to put the mail from the main postal station into the postal boxes. It just does not make sense.

The reason this is happening is because of the policy of the freeze by federal government. Perhaps in certain areas where there is no growth it is not causing you any problem, but in the areas in Alberta where there is growth it is causing serious problems. These people have to travel three and four miles in city traffic in order to wait in line to pick up their mail every day.

An hon. Member: And a parking ticket.

Mr. Lamontagne: I said, Mr. Towers, that as far as the freeze is concerned we are reviewing the whole thing trying to find a solution. As for your complaint, I think Mr. Corkery might answer some of the questions you have asked.

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: Mr. Chairman, our initial strategy in a smaller growth area was to try to get the public to go to the general-delivery counter, which is your point. As it grew, we could not cope with it at a general-delivery counter, and then we had to start using the group boxes. Progressively, that is the direction we are going and that is what will happen.

Mr. Benjamin: It took three years.

Mr. Corkery: Well, it has been spreading out progressively. We have been trying to do it. Ideally, we would like to serve it as a general-delivery area; that is the most economic way to do it. Your next step out is the group box. We have just barely enough group boxes at this stage, but over the next month we will be over that hurdle. Then we will be able to move out and service them.

[Traduction]

Il y a quelques points faibles; nous avons parlé il y a quelques instants de Calgary et nous savons que c'en est un, mais nous y avons apporté des mesures correctives en changeant quelques hommes. Vous savez que nous avons 63,000 personnes pour la manutention du courrier, et par conséquent nous avons certains problèmes. Mais vous pouvez être certain que nous faisons tout ce qu'il nous est possible de faire. Je ne suis pas découragé, loin de là. Je pense que nous nous améliorons . . .

M. Alexander: C'est un défi!

M. Lamontagne: . . . tout le temps. C'est cela que vous devriez voir plutôt que de dénigrer constamment le service.

M. Towers: Monsieur le président, je voudrais bien que le ministre réponde à ma question. Pourquoi, au moment où nous payons \$3.9 milliards de prestations d'assurance-chômage à des gens qui ne travaillent pas . . . n'avons-nous pas de batterie de boîtes aux lettres en Alberta? Cela m'a été confirmé, il n'y en a pas de disponible. Tout ce qu'il leur faut c'est des gens pour installer ces boîtes et d'autres pour faire la livraison du courrier. Cela n'a pas de sens, d'une part, de conserver des gens sur les listes de l'assurance-chômage, de leur donner des prestations pour être en chômage et en même temps de n'avoir pas le personnel voulu pour transporter le courrier de la station postale principale aux boîtes aux lettres. Cela n'a aucun sens.

La politique de blocage du gouvernement fédéral est responsable de cette situation. Dans certaines régions, peut-être assez calmes, cela ne vous cause pas de problème, mais en Alberta où le service croît sans cesse les problèmes sont graves. Les particuliers doivent parcourir trois ou quatre milles en ville pour attendre en ligne qu'on leur remette leur courrier tous les jours.

Une voix: Et une contravention.

M. Lamontagne: Monsieur Towers, j'ai mentionné à propos du blocage que nous sommes en train d'étudier cela pour trouver une solution. Quant à votre plainte, M. Corkery pourra certainement répondre à certaines de vos questions.

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Monsieur le président, nous avons comme stratégie au départ dans une région à petite croissance de tenter d'obtenir que le public se rende à un comptoir de poste restante pour son courrier, comme vous l'avez dit. Les centres devenant plus peuplés, nous n'avons pas pu continuer cette livraison au comptoir et nous avons dû nous servir de batteries de boîtes aux lettres. Progressivement, c'est dans cette direction que nous nous acheminerons.

M. Benjamin: Cela a pris trois ans!

M. Corkery: Eh bien, ce service s'est étendu progressivement. C'est ce que nous avons essayé de faire. Nous aimerions pouvoir faire une région de livraison en poste restante, car c'est la façon la plus économique de procéder. La batterie de boîtes aux lettres constitue la phase suivante. Nous avons à peine suffisamment de batteries de boîtes aux lettres à ce moment-ci, mais au cours du prochain mois le problème sera réglé. Il y en aura suffisamment pour desservir tout le monde.

[Text]

• 2145

Mr. Towers: Mr. Chairman, what is the policy of the government with regard to the high-rises that are going up in certain areas where there is a letter carrier? It is on his route, but he cannot service that high-rise because of the freeze on manpower. What is the policy of the government in this regard?

Mr. Corkery: I would need more details to be able to answer that one, sir, I would have to know the specifics of the case. Generally, if it is part of the route and it is within a served area we would serve it, probably with locked boxes at the ground level, as a part of a fill-in of a route. But I would have to know more of the specifics in the example.

Mr. Towers: Has any thought been given to changing the policy with regard to daily newspapers? We have a lot of complaints about newspapers' going about 80 miles and taking a week to get there because they have to go between two post offices, and in some cases the papers could be delivered to the second post office, if some consideration could be given to a lesser rate. It would seem to me that this would be a logical solution to some of the problem we are having, and it would certainly provide a service for the people.

If you follow me correctly, sir, you have a daily paper in a certain city—for instance, at Red Deer. It has to go through the Red Deer Post Office and then it goes through another post office down the line. It sometimes takes three, four or five days to be delivered, whereas the courier service of the paper itself would be prepared to put that paper in the second post office down the line, rather than have it go through the initial postal service in Red Deer. But there would have to be some consideration given to a lesser cost to compensate for the courier service. It would seem to me to be a logical thing to do, to provide a service to people, give them better service. After all, this is what postal service is all about, it is providing a service to the people.

Mr. Lamontagne: I think Mr. Corkery would have to comment on that.

The Chairman: Mr. Corkery.

Mr. Corkery: I do not think I have ever heard that particular request before. We would have to look at it in terms of the rate structure, sir. I do not know what the demand is or how much volume is there, whether it is a practical point. That is a very highly supported rate structure anyway for newspapers, and I do not really know where it is. I really do not have the answer to it. I would like to take it under advisement, if I may, and look at it.

Mr. Towers: Yes, I would be happy to have you do so, sir.

Thank you, Mr. Chairman, I will give the rest of my time to my colleague from Hamilton, because I know he has . . .

The Chairman: You do not have any more time.

Mr. Alexander.

Mr. Alexander: Mr. Lamontagne, I am referring to *The Citizen*, I do not know what the date is—June 3, 1978. You are quoted as saying this:

[Translation]

M. Towers: Monsieur le président, quelle est la politique du gouvernement en ce qui concerne les immeubles en hauteur construits dans des secteurs desservis par un facteur? L'immeuble est sur le parcours mais le facteur ne peut le desservir parce qu'on a bloqué l'embauche. Quelle est la politique du gouvernement à cet égard?

M. Corkery: J'aurais besoin de plus de détails pour pouvoir vous répondre; il faudrait que vous me donniez une situation précise. En général, si l'immeuble est situé sur le parcours d'un facteur, nous le desservons en utilisant probablement des boîtes fermées à clé au rez-de-chaussée. Il faudrait que vous me donniez un exemple précis.

M. Towers: A-t-on pensé à modifier la politique adoptée pour les quotidiens? Nous recevons beaucoup de plaintes au sujet de journaux qui mettent une semaine à parcourir 80 milles, parce qu'ils doivent passer par deux bureaux de poste. Dans certains cas, les journaux pourraient être livrés au deuxième bureau de poste, si l'on envisageait de réduire le tarif. Cela me semblerait une solution logique à certains des problèmes que nous rencontrons et cela améliorerait certainement le service.

Si vous me suivez bien, monsieur, prenons par exemple un quotidien dans une ville donnée—disons à Red Deer. Il doit tout d'abord passer par le bureau de poste de Red Deer puis à un autre bureau de poste plus loin. Il met parfois 3, 4 ou 5 jours pour se rendre à destination, alors que le service de messageries du journal serait prêt à livrer le journal au deuxième bureau de poste plutôt que de l'expédier au bureau de Red Deer. Il faudrait alors envisager de réduire les coûts pour tenir compte des frais de messagerie. Il me semble que ce serait logique et que nous pourrions ainsi offrir un meilleur service. Après tout, le service postal est fait pour cela, il doit desservir la population.

M. Lamontagne: Je crois que M. Corkery va répondre à cela.

Le président: Monsieur Corkery.

M. Corkery: Je ne pense pas avoir déjà entendu une pareille demande. Il faudrait l'étudier du point de vue du tarif, monsieur. Je ne sais pas quel volume de courrier cela représenterait, et si cela serait pratique. Le tarif pour les journaux est fortement subventionné et je n'ai pas de détails ici. Je ne puis répondre à votre question. J'aimerais pouvoir l'étudier.

M. Towers: J'aimerais beaucoup que vous le fassiez.

Merci, monsieur le président, je cède le reste du temps qui m'est alloué à mon collègue de Hamilton, parce que je sais qu'il a . . .

Le président: Il ne vous reste plus de temps.

Monsieur Alexander.

M. Alexander: Monsieur Lamontagne, le *Citizen*—je ne me souviens plus bien de quelle date—le 3 juin 1978 je crois, vous fait dire ceci:

[Texte]

In the old days milk and bread and groceries were delivered to your door. Now there is no milk at the door. We are living in 1978. You cannot distribute six billion pieces of mail in the same way as one billion.

Did they quote you correctly, sir?

Mr. Lamontagne: It is correct, yes.

Mr. Alexander: I assume, then, that what we are talking about here is less delivery at the door in the future; is that true? And you will be explaining, in due course, just how you are going to overcome this particular problem? Because I think most people expect mail to be delivered to their door. Is that right, that you will be explaining it shortly?

Mr. Lamontagne: What I meant by these remarks . . .

Mr. Alexander: No, Mr. Lamontagne, please do not get me side-tracked, because the time goes around here very, very quickly. You said that that is your quote, and you said that it is a problem to which you will be addressing yourself in the future.

Let me ask you another question. There is a letter we all have on our desks now, dated May 23, from The Canadian Chamber of Commerce. Have you received that letter, sir, and do you intend to reply to it?

Mr. Lamontagne: Is that the Chamber of Commerce of Canada?

Mr. Alexander: Right. Regarding the Crown corporation.

Mr. Lamontagne: The letter of Mr. Hughes?

Mr. Alexander: Right, sir.

Mr. Lamontagne: I have the letter, sir.

Mr. Alexander: Do you intend to reply to it?

Mr. Lamontagne: I replied to Mr. Hughes saying that I would investigate the facts and send the letter to the study group on Crown corporations, who have been aware of everything that was said there, and I am going to meet with Mr. Hughes to discuss it with him at a later date.

Mr. Alexander: In light of the fact that this letter is generally known of by, I suppose, a lot of people in Canada, particularly members of Parliament, would you be prepared to let the Committee know what your reply was to Mr. Hughes and what would be the result of your conversation with him? Then we will all be apprised of what you are thinking of his submission on behalf of The Canadian Chamber of Commerce regarding the Post Office as a Crown corporation.

• 2150

Mr. Lamontagne: I did not answer Mr. Hughes about what he said. I just said I received his letter and I would be glad to discuss the matter, and he called me saying he would.

Mr. Alexander: Let me ask you one particular question about this letter. You may not want to answer it, but he says this on the first page:

[Traduction]

Auparavant, on vous livrait le lait, le pain et les provisions à domicile. Maintenant, on ne le fait plus. Nous sommes en 1978. Il est impossible de distribuer 6 milliards de lettres de la même façon que l'on peut en distribuer 1 milliard.

Vous a-t-on cité correctement, monsieur?

M. Lamontagne: Oui.

M. Alexander: Je suppose que nous nous en allons vers une réduction des livraisons à domicile; est-ce bien vrai? Allez-vous nous expliquer, en temps et lieu, comment vous allez résoudre ce problème? Je pense que la plupart des citoyens s'attendent à ce que l'on leur livre leur courrier à domicile. Est-ce bien vrai. Vous allez nous expliquer cela sans tarder?

M. Lamontagne: Ce que je voulais dire en faisant ces remarques . . .

M. Alexander: Non, monsieur Lamontagne, n'essayez pas de m'égarer, car le temps passe très vite. Vous avez dit que l'on vous avait bien cité, vous avez dit que c'est un problème que vous comptiez résoudre.

Laissez-moi vous poser une autre question. Nous avons tous reçu une lettre datée du 23 mai, de la Chambre de commerce du Canada. Avez-vous reçu cette lettre, monsieur, et avez-vous l'intention d'y répondre?

M. Lamontagne: S'agit-il de la Chambre de commerce du Canada?

M. Alexander: Oui. Elle concernait la société d'État.

M. Lamontagne: La lettre de M. Hughes?

M. Alexander: Oui, monsieur.

M. Lamontagne: J'ai bien reçu cette lettre, monsieur.

M. Alexander: Avez-vous l'intention d'y répondre?

M. Lamontagne: J'ai répondu à M. Hughes en disant que j'étudierais l'affaire et que j'enverrais sa lettre au groupe d'étude sur les sociétés d'État, qui est au courant de tout ce qui s'est dit là-bas et je vais rencontrer M. Hughes pour en discuter avec lui à une date ultérieure.

M. Alexander: Puisque le contenu de cette lettre est bien connu de beaucoup de gens au Canada, surtout des députés, seriez-vous disposé à dire au Comité ce que vous avez répondu à M. Hughes et quel serait le résultat de votre conversation avec lui? Nous saurions ainsi ce que vous pensez de la proposition qu'il a faite au nom de la Chambre de commerce du Canada visant à faire du ministère des Postes une société de la Couronne.

M. Lamontagne: Je n'ai pas donné de réponse à sa proposition. J'ai tout simplement dit que j'avais reçu sa lettre et que je serais disposé à en discuter, il m'a appelé pour me dire qu'il était d'accord.

M. Alexander: Je voudrais vous poser une question précise au sujet de cette lettre. Vous ne voudrez peut-être pas y répondre, mais il dit à la première page:

[Text]

The Post Office as a Crown Corporation.

The study, "A Blueprint For Change", published in November, 1969, contained the following comments:

Fifteen studies were conducted over the last twelve months by task forces which were assembled by the Post Office and utilized the services of six consulting firms. From these studies emerged the overpowering conclusion that the Post Office, as a Crown Corporation, could better fulfill its role in the future. It cannot operate effectively as a Department of Government and serious reservations exist as to whether it can continue to meet the requirements of Canada within its existing framework of operations except at exorbitant cost to the people of Canada.

Would you care to make a short comment on that, sir? Will you be replying to that particular comment in Mr. Hughes' letter, which was written on behalf of the Canadian Chamber of Commerce?

Mr. Lamontagne: When I answer Mr. Hughes I will try to give him all the explanation necessary to answer his questions, no doubt about it.

Mr. Alexander: And that particular quote?

Mr. Lamontagne: I intend to answer Mr. Hughes sooner or later, when I get all the information gathered, and to discuss with him what he is asking about in his letter. It is a very constructive letter. I think he is entitled to have an answer and we will see that he is given a proper answer to all his questions.

Mr. Alexander: My only comment there, sir, is I hope you will let the members of Parliament know what your answer is regarding Mr. Hughes' very constructive letter.

Going to your news release of June 7, we seem to have found out now there are two major problems. One involves labour-management relations and the other is how to achieve a faster, more reliable mail service. I would take it that the personnel other than management within the Post Office would accept that. Is that your general conclusion too, that the union and the personnel believe there are two major problems with the Post Office: one is labour-management relations and the other is how to achieve a faster, more reliable mail service?

Mr. Lamontagne: That is obvious.

Mr. Alexander: So that is obvious. Now, you say someone put proposals forward to improve the whole operation of the Canada Post Office and have given me confidence that we are on the right track. Do I take it that management put proposals forward, and, as well, the unions? Is that true?

Mr. Lamontagne: With the unions we can communicate, it is true. Management is paid to find solutions and to give information about how to improve the Post Office.

Mr. Alexander: In other words, both sides put in proposals as to how to deal with those two major problems.

[Translation]

Le ministère des Postes pourrait devenir une société d'État.

L'étude intitulée «A Blueprint for Change», et publiée en novembre 1969, contenait les commentaires suivants:

Ces 12 derniers mois, 15 études ont été effectuées par des groupes de travail constitués par le ministère des Postes et utilisant les services de six firmes d'experts-conseils. De ces études, on peut conclure en général que le ministère des Postes pourrait remplir son rôle plus efficacement s'il était une société d'État. Il ne peut fonctionner efficacement en tant que ministère du gouvernement et on peut douter qu'il puisse continuer à répondre aux besoins du Canada dans le contexte actuel, sauf à un coût exorbitant pour la population du Canada.

Pourriez-vous nous donner quelques brefs commentaires? Allez-vous répondre à ce commentaire-là de la lettre que vous a écrite M. Hughes au nom de la Chambre de commerce du Canada?

M. Lamontagne: Lorsque je répondrai à H. Hughes, j'essaierai de lui donner toutes les explications nécessaires pour répondre à toutes ses questions, cela ne fait aucun doute.

M. Alexander: Vous répondrez au commentaire que j'ai cité?

M. Lamontagne: J'ai l'intention de répondre à M. Hughes tôt ou tard, lorsque j'aurai tous les renseignements nécessaires et je discuterai avec lui de la proposition qu'il a faite dans sa lettre. C'est une lettre très constructive. Il a le droit de recevoir une réponse et nous verrons à ce que toutes ses questions reçoivent les réponses qui conviennent.

M. Alexander: J'espère que vous informerez les députés de la réponse que vous ferez à la lettre très constructive de M. Hughes.

Je passe maintenant à votre communiqué de presse du 7 juin. Nous avons constaté qu'il y a deux problèmes majeurs. L'un concerne les relations patronales-syndicales et l'autre, la façon d'obtenir un service postal sur lequel on puisse compter. Je suppose que le personnel du ministère des Postes admettrait cela. Est-ce que vous admettez également qu'il y a deux problèmes majeurs au ministère des Postes: les relations patronales-syndicales et la façon d'obtenir un service postal plus rapide et plus fiable?

M. Lamontagne: C'est évident.

M. Alexander: Oui. Vous dites qu'on a fait des propositions pour améliorer le fonctionnement du service postal et que vous croyez que nous sommes sur la bonne voie. Est-ce que la direction et les syndicats ont fait des propositions? Est-ce vrai?

M. Lamontagne: Nous pouvons communiquer avec les syndicats, c'est vrai. En ce qui concerne la direction, elle est payée pour trouver des solutions et pour donner des conseils sur la façon d'améliorer le service postal.

M. Alexander: Autrement dit, les deux côtés ont fait des propositions afin de régler ces deux problèmes.

[Texte]

Mr. Lamontagne: As I said, when we can communicate with some of the unions, they make their input in the finding of solutions to the problems.

Mr. Alexander: Let me put it to you this way, sir. You are discussing proposals. Are you discussing management proposals or are you discussing union proposals, or are we discussing both?

Mr. Lamontagne: Obviously, we are discussing both . . .

Mr. Alexander: Good.

Mr. Lamontagne: . . . because they come from both sides.

Mr. Alexander: That is all I was trying to get out of you, sir.

Now, your last statement says:

Naturally it would be premature at this stage to make public the measures being examined to bring about the desired changes, but I hope to be able to make some of them known at a later date.

That is a very significant phrase, because right now you do not want to tell us anything.

My next question is, when do you think you will be in a position to let us know what measures are being examined to bring about the desired changes?

Mr. Lamontagne: When we decide on these measures they will be applied and probably experienced, and we will see if they are working or not.

Mr. Alexander: Sir, I think you missed my question. You have indicated you cannot tell us now. I can understand that. I am not going to pursue that. But then you state:

. . . but I hope to be able to make some of them known at a later date . . .

when you refer to the measures being examined. Have you made up your mind, then, on whether you will let the people of Canada know about the measures which you intend to take?

Mr. Lamontagne: In due course I suppose they will know what measures we intend to take to make the Post Office work more efficiently. The results will be there, then.

Mr. Alexander: But you say you will let us know at a later date what the measures are. Do you know when you will be in that position, sir, to let us know what the measures are—six months, two months, three months? We are in discussion now. Two years?

Mr. Lamontagne: I will never make dates on such things, Mr. Alexander. It will be known in due course.

• 2155

Mr. Alexander: Yes, but you have just given us a little hint. You have stated that you will let us know at a later date, so you are the one that brought in the dates on this, sir.

Mr. Lamontagne: As soon as possible.

Mr. Alexander: Okay, fine. Have I another minute or so, sir?

[Traduction]

M. Lamontagne: Je l'ai déjà dit, lorsque nous pouvons communiquer avec des syndicats, ces derniers participent à la solution des problèmes.

M. Alexander: Laissez-moi vous poser la question de cette façon: vous discutez de propositions. Est-ce que vous étudiez les propositions faites par la direction ou des propositions faites par les syndicats, ou bien tous les deux?

M. Lamontagne: Nous étudions les deux, bien sûr . . .

M. Alexander: Très bien.

M. Lamontagne: . . . parce que les propositions sont soumises par les deux côtés.

M. Alexander: C'était tout ce que je voulais savoir, monsieur.

Vous avez dit dans votre dernier commentaire, que:

Il serait naturellement prématuré à ce stade de rendre publiques les mesures envisagées pour effectuer les changements souhaités, mais j'espère pouvoir en rendre certaines publiques à une date ultérieure.

C'est une phrase très importante, parce que vous ne voulez rien nous dire en ce moment.

Quand prévoyez-vous être capable de nous dire quelles mesures vous envisagez?

M. Lamontagne: Lorsque nous déciderons quelles mesures prendre, nous allons les mettre à l'essai et nous verrons si cela marche ou non.

M. Alexander: Je pense que vous n'avez pas compris ma question. Vous avez dit que vous ne pouviez nous répondre maintenant. Je comprends cela. Je ne poursuivrai pas la chose plus loin. Mais vous dites également:

. . . j'espère pouvoir en rendre certaines publiques à une date ultérieure.

Vous parliez des mesures envisagées. Avez-vous décidé si vous alliez informer la population du Canada des mesures que vous avez l'intention de prendre?

M. Lamontagne: Je suppose qu'il sauront en temps et lieu quelles mesures nous avons l'intention de prendre pour rendre le service postal plus efficace. Ils en verront bien le résultat.

M. Alexander: Mais vous avez dit que vous nous informeriez des mesures envisagées à une date ultérieure. Savez-vous quand vous pourrez nous dire quelles sont ces mesures? Sera-ce dans six mois, dans deux mois, dans trois mois, dans deux ans?

M. Lamontagne: Je ne donne jamais de date pour ces choses-là, monsieur Alexander. Elles seront rendues publiques en temps et lieu.

M. Alexander: Oui, mais vous venez de faire une petite allusion indirecte. Vous avez dit que vous nous le laisseriez savoir à une date ultérieure, donc c'est vous qui avez mentionné les dates, monsieur.

M. Lamontagne: Aussitôt que possible.

M. Alexander: D'accord. Me reste-t-il encore une minute, monsieur?

[Text]

The Chairman: Yes.

Mr. Alexander: My next question is, what is your top priority, sir? I think I have already found out what your philosophy is, and that is there will be less mail delivery at the door. You did not deny that. As a matter of fact, I think you said that is the direction you are going in. Now I want to know, what is your top priority. Is it to cut a deficit of more than \$600 million or is it to improve service?

Mr. Lamontagne: I always said, Mr. Alexander, you can read me and quote me, that my first priority was to give service to the people, obviously. And I said in the last Committee meeting that it was not a question either of having as a priority the making of a profit. It is to give a service, again, to the people.

Mr. Alexander: In other words, then, you are more concerned about improving the service than you are about cutting the deficit?

Mr. Lamontagne: Definitely, but if they both can be done at the same time, good.

Mr. Alexander: That was my next question. Is it possible to cut your deficit and at the same time improve your service, when I have listened to my colleagues around here stating that there is a problem, sir, with respect to the delivery of mail?

Mr. Lamontagne: If our new technology works perfectly, if our labour-management relations get into a peaceful frame of work together, I think we can do that. But these two major points have to be settled first. After that, I can assure you that we can cut deficits. At the same time, I think we have to ask the people to pay the proper price for the service we give them. We still have, at 14 cents, the lowest tariff in the world.

Mr. Alexander: What do we talk about, sir, when we talk about the people having to pay the proper price? Now you have let another cat out of the bag. What do you envisage for the future in terms of . . .

Mr. Lamontagne: No, it is not a cat out of the bag, Mr. Alexander.

Mr. Alexander: I think so. We are paying 14 cents now . . .

Mr. Lamontagne: It is the lowest rate in the world.

Mr. Alexander: I am not interested in the world, sir, I am just interested in Canada. You just let me know that if the people are prepared to pay the proper price—what do you have in mind now, sir?

Mr. Lamontagne: What I have in mind is that users should pay what it is worth to have their service. But if I can cut the deficit with a better relation between labour and management and more flexibility and better efficiency in our technology, I will not need to raise the tariff to lower the deficit; it will be done automatically.

Mr. Alexander: You have just opened up another can of worms, sir. I am here to help you, sir; really, I am here to help you out. I just want to find out just where we are going now.

[Translation]

Le président: Oui.

M. Alexander: Voici ma question suivante: quelle est votre priorité, monsieur? Je crois avoir compris votre raisonnement, c'est-à-dire qu'il y aura beaucoup moins de livraison du courrier à domicile. Vous ne l'avez pas nié. Je crois que vous avez même déclaré que c'est l'orientation que vous voulez prendre. Maintenant je veux savoir quelle est votre priorité. S'agit-il de réduire un déficit de plus de 600 millions de dollars ou d'améliorer le service?

M. Lamontagne: Monsieur Alexander, j'ai toujours soutenu, et vous pouvez dire et citer mes propos précédents à ce sujet, que la première priorité est, bien sûr, de desservir la population. Pour reprendre mes propos de la dernière réunion du Comité, il ne s'agit pas, en premier lieu, de faire des bénéfices. Il s'agit, je le répète, de desservir la population.

M. Alexander: En d'autres termes, vous êtes plus préoccupé par l'amélioration du service que par la réduction du déficit?

M. Lamontagne: Assurément, amis si l'on peut faire les deux à la fois, tant mieux.

M. Alexander: Voici l'essentiel de ma question suivante: Est-il possible de réduire le déficit et d'améliorer le service en même temps, étant donné que mes collègues prétendent qu'il y a un problème, monsieur avec la livraison du courrier?

M. Lamontagne: Si la nouvelle technologie fonctionne parfaitement et si les relations de travail s'apaisent, je crois que nous pourrions le faire. Mais, il faut régler ces deux points principaux avant tout. A ce moment-là, je puis vous assurer que nous allons pouvoir réduire les déficits. Néanmoins, je crois qu'il faut demander à la population de payer le prix convenable pour le service que nous leur rendons. A 14c., nous avons toujours le tarif le plus bas du monde.

M. Alexander: Que veut-on dire au juste, monsieur, lorsqu'on parle de payer le prix convenable? Vous venez de trahir encore un autre secret. Qu'envisagez-vous pour l'avenir . . .

M. Lamontagne: Non, il ne s'agit pas d'avoir trahi un autre secret, monsieur Alexander.

M. Alexander: Je crois que si. Nous payons 14c. à l'heure actuelle . . .

M. Lamontagne: C'est le plus bas tarif qui soit au monde.

M. Alexander: Je ne m'intéress pas au monde, monsieur, je m'intéresse au Canada. Vous venez de m'apprendre que la population doit être prête à payer le prix convenable . . . que voulez-vous dire par là, monsieur?

M. Lamontagne: Je veux dire que les gens devraient payer ce qu'il faut pour être desservis. Cependant, si je réussis à réduire le déficit grâce à de meilleurs rapports patronaux-syndicaux et une technologie plus souple et plus efficace, il ne faudra pas majorer le tarif pour réduire le déficit; cela se fera automatiquement.

M. Alexander: Vous venez d'ouvrir encore une autre boîte de Pandore, monsieur. Je suis là pour vous aider, monsieur; vraiment, je suis là pour vous venir en aide. Je voudrais bien savoir ce que l'avenir nous réserve.

[Texte]

I think I have time for one question, sir, and then I will have finished. I have been very patient . . .

An hon. Member: . . . the answers.

Mr. Alexander: I heard Mr. McRae—Well, he has already given me the answers . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Alexander: Oh, he has given me answers, but you were not listening, you were sleeping as usual, sir.

Mr. Harquail: You not only asked the questions but you gave the answers.

The Chairman: Order, please.

Mr. Alexander: I think the Postmaster understands me and I understand him, and we are doing very well without this intervention from Liberal backbenchers. You are on here too long.

One question was raised, or a statement, I think, and I thought it was an honest statement, by my good friend, Mr. McRae. I did not hear anybody question it other than my friend Mr. . . .

Mr. Harquail: Bob MacQuarrie.

Mr. Alexander: Bob MacQuarrie, when he got involved with the same area. Mr. McRae said to solve the problems of the Post Office would take a great many years. Would anybody like to comment on that? He is a former Parliamentary Secretary, a man of some expertise in the labour movement regarding the Post Office.

Mr. Lamontagne: I think, Mr. Alexander, that Mr. McRae is a very realistic man.

Mr. Alexander: That is right. So you think yourself, then, sir, to solve the problems of the Post Office will take a great many years, if he is all that realistic.

Mr. Lamontagne: If an organization of the magnitude of the Post Office has some problems, I do not think anyone has miracle solutions. Even the famous Mr. Ritchie has no solution that I know of to settle the problems.

Mr. Alexander: I do not know Mr. Ritchie.

Mr. Lamontagne: It will not take years . . .

Mr. Alexander: You have to give his first name, sir.

Mr. Lamontagne: The way we are going, Mr. Alexander, I have great hopes that we can solve the problems in the Post Office in the shortest time possible. I would not like to mention years, but it will take the time it takes for management and labour to get together and, again, to have this very, very modern technology going very smoothly.

The Chairman: Thank you, Mr. Alexander. It is now 10 o'clock . . .

Mr. Benjamin: A point of order.

The Chairman: Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: May I ask, sir, whether or not it is necessary for the steering committee to meet if it would be possible for

[Traduction]

Je crois qu'il me reste encore assez de temps pour poser encore une question, monsieur, et alors ce sera tout. J'ai été très patient . . .

Une voix: Les réponses!

M. Alexander: J'ai entendu M. McRae. Eh bien, il m'a déjà donné des réponses . . .

Le président: A l'ordre.

M. Alexander: Il m'a donné des réponses, mais vous n'écoutez pas puisque vous étiez endormi comme d'habitude, monsieur.

M. Harquail: Vous n'avez pas seulement posé des questions, mais vous avez aussi donné des réponses.

Le président: A l'ordre.

M. Alexander: Je crois que le ministre des Postes me comprend et que je le comprends, et nous nous débrouillons très bien sans ces interventions des députés libéraux de l'arrière-ban. Vous êtes ici depuis trop longtemps.

Une question, ou plutôt une déclaration, a été formulée par mon grand ami, M. McRae, que j'estimais très honnête. Je n'ai pas entendu d'autres questions à ce sujet autres que celle de . . .

M. Harquail: Bob MacQuarrie.

M. Alexander: Bob MacQuarrie, lorsqu'il a abordé le même sujet. M. McRae a dit qu'il faudrait des années pour résoudre les problèmes du Bureau de postes. Est-ce que quelqu'un aimerait commenter cette déclaration? Il est ancien secrétaire parlementaire, homme d'une certaine expertise dans le mouvement syndical au bureau de postes.

M. Lamontagne: Monsieur Alexander, je crois que M. McRae est très réaliste.

M. Alexander: C'est exact. Donc, monsieur, vous croyez vous-même qu'il faudra des années pour résoudre les problèmes du bureau de poste, puis qu'il est si réaliste.

M. Lamontagne: Si un organisme aussi grand que le bureau de postes a quelques problèmes, je ne crois pas qu'on puisse les résoudre en un instant. Même le fameux M. Ritchie n'a pas une solution, à ce que je sache, à ces problèmes.

M. Alexander: Je ne connais pas M. Ritchie.

M. Lamontagne: Il ne vous faudrait pas des années . . .

M. Alexander: Il faut nous donner son prénom, monsieur.

M. Lamontagne: Étant donné les progrès actuels, monsieur Alexander, j'espère bien pouvoir résoudre les problèmes au Bureau de postes sans trop tarder. Je préfère ne pas parler d'années, mais il faudra du temps pour que le patronat et le syndicat travaillent ensemble et, encore une fois, pour que cette technologie tellement moderne fonctionne sans accroc.

Le président: Merci, monsieur Alexander. Il est 22 heures . . .

M. Benjamin: J'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Benjamin, pour un rappel au Règlement.

M. Benjamin: Monsieur, puis-je demander si le comité directeur pourrait se réunir afin d'étudier la possibilité de faire revenir ces messieurs à une réunion la semaine prochaine?

[Text]

us to have these gentlemen back for one more meeting next week?

The Chairman: Unfortunately . . .

• 2200

Mr. Benjamin: We have just scratched the surface. If we all promise not to raise picayune little problems about Gopher Gulch . . .

The Chairman: Order. We have reviewed the schedule and our schedule, as you know, Mr. Benjamin, is extremely tight this week.

Mr. Benjamin: Well, next week.

The Chairman: Well, if we can obtain an additional reference from the House, we would be more than pleased to have the Postmaster General back.

Mr. Dinsdale: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Dinsdale, on a point of order.

Mr. Dinsdale: We did achieve one victory tonight through the efforts of my hon. friend from Churchill, Manitoba; the Post Office recognizes the value of the telephone after all and the Postmaster General is going to take action. Would it be possible for members of this Committee to get a copy of any memorandum that goes out on this subject?

Mr. Lamontagne: With great pleasure.

The Chairman: Thank you, Mr. Dinsdale.

Mr. Benjamin: A final point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: I want to leave with the Chair the thought that one of the reasons we should meet again is I would like to hear more about the maple syrup in the brassières.

Votes 1 and 5 allowed to stand.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister and your officials, for appearing before us this evening.

This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Le président: Malheureusement.

M. Benjamin: Nous n'avons fait qu'effleurer le problème. Si nous promettons de ne pas soulever des petits problèmes de rien du tout comme Gopher Gulch . . .

Le président: A l'ordre. Nous avons passé le calendrier en revue et vous savez bien, monsieur Benjamin, qu'il est très chargé cette semaine.

M. Benjamin: Alors, la semaine prochaine.

Le président: Si nous pouvions obtenir un nouveau renvoi de la Chambre, nous serions ravis d'entendre le ministre des Postes encore une fois.

M. Dinsdale: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Dinsdale, pour un rappel au Règlement

M. Dinsdale: Nous avons gagné une manche ce soir grâce aux efforts du député de Churchill, Manitoba. Le Bureau des postes reconnaît la valeur du téléphone après tout et le ministre des Postes va prendre les mesures qui s'imposent. Serait-il possible de nous faire parvenir un exemplaire de toute note de service à ce sujet aux membres de ce Comité?

M. Lamontagne: Avec plaisir.

Le président: Merci, monsieur Dinsdale.

M. Benjamin: J'invoque le Règlement pour la dernière fois, monsieur le président.

Le président: Monsieur Benjamin, pour un rappel au Règlement.

M. Benjamin: Je veux laisser savoir au président que j'ai une raison pour laquelle nous devrions nous réunir encore une fois, à savoir que j'aimerais en entendre davantage au sujet du sirop d'érable dans les brassières.

Les crédits 1 et 5 sont réservés.

Le président: Merci, monsieur le Ministre et les fonctionnaires, d'avoir comparu ici ce soir.

Le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7
En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

From the Post Office Department:

Mr. J. C. Corkery, Deputy Postmaster General.

Du ministère des Postes:

M. J. C. Corkery, sous-ministre des Postes.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 36

Tuesday, June 13, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 36

Le mardi 13 juin 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1978-79 under TRANSPORT

CONCERNANT:

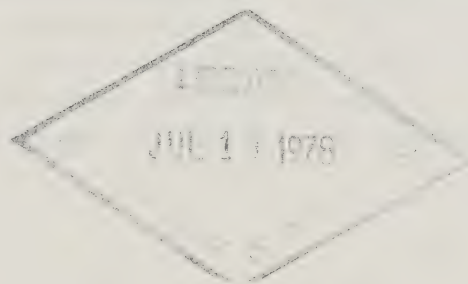
Budget principal 1978-1979 sous la rubrique
TRANSPORTS

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collett

Messrs.

Anderson	Goodale
Béchar	Hamilton (<i>Swift Current- Maple Creek</i>)
Benjamin	Hargrave
Condon	Lapointe
Dionne (<i>Kamouraska</i>)	

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collett

Messieurs

Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	McRae
Malone	Murta
Mazankowski	Neil
McIsaac	Roy (<i>Laval</i>)
	Towers—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65(4)(b)

On Tuesday, June 13, 1978:

Mr. Murta replaced Mr. Dinsdale;
Mr. Mazankowski replaced Mr. Darling;
Mr. Malone replaced Mr. Brisco;
Mr. Crosbie replaced Mr. Clarke (*Vancouver Quadra*);
Mr. McKenzie replaced Mr. Halliday;
Mr. Neil replaced Mr. Crosbie;
Mr. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) replaced Mr. McKenzie;
Mr. Hargrave replaced Mr. McCain;
Mr. Anderson replaced Mr. Bussièrès;
Mr. Goodale replaced Mr. Flynn;
Mr. McIsaac replaced Mr. Douglas (*Bruce-Grey*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le mardi 13 juin 1978:

M. Murta remplace M. Dinsdale;
M. Mazankowski remplace M. Darling;
M. Malone remplace M. Brisco;
M. Crosbie remplace M. Clarke (*Vancouver Quadra*);
M. McKenzie remplace M. Halliday;
M. Neil remplace M. Crosbie;
M. Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*) remplace M. McKenzie;
M. Hargrave remplace M. McCain;
M. Anderson remplace M. Bussièrès;
M. Goodale remplace M. Flynn;
M. McIsaac remplace M. Douglas (*Bruce-Grey*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 13, 1978

(38)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Anderson, Béchard, Benjamin, Campbell (*LaSalle-Emard-Côte Saint-Paul*), Condon, Goodale, Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Hargrave, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Malone, Mazankowski, McIsaac, McRae, Murta, Neil, Roy (*Laval*) and Towers.

Other Members present: Messrs. Elzinga, Hnatyshyn, Ritchie and Schellenberger.

Witness: Mr. Justice Emmett Hall, Chairman, Grain Handling and Transportation Commission.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, March 1, 1978, relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979. (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Wednesday, March 15, 1978*).

On motion of Mr. Lapointe,—*Ordered*, that reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. Justice Emmett Hall who is appearing this Tuesday, June 13, 1978 before the Standing Committee on Transport and Communications.

The Chairman called Votes 1 and 5 under Transport.

The witness made an opening statement and answered questions.

At 12:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 13 JUIN 1978

(38)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 40 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Anderson, Béchard, Benjamin, Campbell (*LaSalle-Emard-Côte Saint-Paul*), Condon, Goodale, Hamilton (*Swift Current-Maple Creek*), Hargrave, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Malone, Mazankowski, McIsaac, McRae, Murta, Neil, Roy (*Laval*) et Towers.

Autres députés présents: MM. Elzinga, Hnatyshyn, Ritchie et Schellenberger.

Témoin: M. le juge Emmett Hall, président, Commission d'enquête sur la manipulation et le transport de grains.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 1^{er} mars 1978 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. (*Voir procès-verbal et témoignages du mercredi 15 mars 1978*).

Sur motion de M. Lapointe,—*Il est ordonné*, que des frais raisonnables de déplacement et de séjour soient versés à M. le juge Emmett Hall qui comparaît le mardi 13 juin 1978 devant le Comité permanent des transports et des communications.

Le président met en délibération les crédits 1 et 5 sous la rubrique Transports.

Le témoin fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

A 12 h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 13, 1978

• 0940

[Text]

The Chairman: Order, please. We have a quorum to hear evidence to resume consideration of the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979. We will call Votes 1 and 5 under Transport.

DEPARTMENT OF TRANSPORT

Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures—\$57,525,000

Vote 5—Departmental Administration—Capital expenditures—\$17,793,000

The Chairman: We are extremely pleased this morning to have appearing before us Mr. Justice Emmett Hall, Chairman of the Grain Handling and Transportation Commission.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Mazankowski, on a point of order.

Mr. Mazankowski: Just to clarify the proceedings for this morning, I wonder if you could indicate how long we will be sitting today. I understand there has been some agreement to extend the hours of sitting in view of the importance of the witness, and in view of the fact that we will only be meeting once and that there seems to be a disposition on all sides to extend the meeting. Am I correct in assuming that?

The Chairman: Mr. Lapointe, on the same point of order.

M. Lapointe: Monsieur le président, comme vient de le dire mon collègue, étant donné l'importance du témoin que nous recevons ce matin avec plaisir, nous avons étudié la possibilité de trouver une autre moment pour tenir une deuxième séance. La chose n'est pas facile cette semaine. Je proposerais donc, si tout le monde est d'accord, que nous siégions ce matin jusque'à midi.

The Chairman: That has been the general agreement. We have booked the room until 12 o'clock in the event that the members wanted to extend the question period beyond the 11 o'clock deadline. So if it is agreeable, we can proceed until 12 o'clock. I think that should complete the questioning.

Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: May I raise, Mr. Chairman, a second point of order. I would live to move that reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. Justice Emmett Hall, who is appearing this Tuesday, June 13, 1978, before the Standing Committee on Transport and Communications.

Le président: Merci, monsieur Lapointe. Comme nous n'avons pas encore atteint le quorum, j'en prends note, et dès que les 11 membres nécessaires pour passer au vote seront là, j'y reviendrai.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 13 juin 1978

[Translation]

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Nous avons le quorum, ce qui nous permet d'entendre les témoignages et de reprendre l'étude du Budget des dépenses pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. Nous allons discuter des Crédits 1 et 5 sous la rubrique Transports.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Programme d'administration

Crédit 1^{er}—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—\$57,525,000

Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capital—\$17,793,000

Le président: Il nous fait extrêmement plaisir ce matin d'accueillir M. le juge Emmet Hall, président de la Commission d'enquête sur la manutention et le transport des grains.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Mazankowski, pour un rappel au Règlement.

M. Mazankowski: Je me demande si vous pouvez préciser quelle sera la marche à suivre ce matin et nous indiquer quelle sera la durée de la séance. Il paraît qu'on a convenu de prolonger les travaux en raison de l'importance du témoin et du fait que nous ne nous réunirons qu'une fois et que tous les partis sont d'accord pour prolonger la réunion. Ai-je raison?

Le président: Monsieur Lapointe, vous invoquez le Règlement pour la même raison?

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, as my colleague has just said, given the importance of the witness we have the pleasure of welcoming today; we have studied the possibility of holding a last hearing at some other time. It would not be easy to do it this week. I therefore propose, if everyone agrees, that we prolong this morning's meeting until 12 o'clock.

Le président: Tout le monde est d'accord là-dessus. Nous avons donc réservé la salle jusqu'à 12 h., au cas où les députés voudraient prolonger la période des questions au-delà de 11 h. Donc, s'il y a consentement, nous siégerons jusqu'à 12 h. Cela devrait suffire pour poser toutes les questions.

Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: Monsieur le président, je voudrais invoquer le Règlement pour un autre motif. J'aimerais proposer que les frais raisonnables de voyage et de séjour soient remboursés à M. le juge Emmet Hall, qui comparaît aujourd'hui mardi, le 13 juin 1978, devant le Comité permanent des transports et des communications.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe. However, since we have not yet met our quorum—I take note of that—and as soon as the 11 members needed to hold a vote will be here I shall come back to that.

[Texte]

M. Lapointe: D'accord.

The Cahirman: Mr. Hall.

Mr. Justice Emmett Hall (Chairman, Grain Handling and Transportation Commission): Thank you, Mr. Chairman.

It is a unique experience for me to be a witness. Some where or other, I am supposed to have acquired the reputation of being a kindly old judge, in years gone by, so I expect the same treatment.

• 0945

I thought perhaps for a moment or two I might deal with the topic in a historical manner. The railway system was, as we all know, built in a haphazard and sometimes not too logical fashion on the Prairies and it became quite evident that there had been over-building. Throughout the years after about 1930 there have been abandonments, sometimes of a few miles, sometimes of a little larger. By 1975 there were 19,000 and some odd miles of railways in the three provinces. At that time, about 12,000 were committed to what they call the permanent network, guaranteed to the year 2000. The remaining sixty-some-hundred miles were committed to the commission to evaluate and that is, in that respect, what the commission proceeded to do.

The idea, as we understood it, was to study the situation in terms of rail, railway operations, grain gathering and the conveying of grain to an export position. Our task became to make recommendations leading to rationalization of the rail system and the integration of the grain gathering system and the railways in a system that would serve Western Canada for the next 20 years, in round figures, to the year 2000. What we set about to discover, if we could, was an integrated system that would accomplish that objective.

In the beginning, it was the railways which determined where towns would be located because, as a railway was built, at every seven, height, ten miles, it would choose a town-site location; say this was point "A"; you have a station here, and as the grain industry developed that was where the grain elevators, the primary elevators were built.

Today, we have a reversal of that situation; it is the grain-gathering industry. In so far as branch lines are concerned, and we are not concerned at all with any of the main lines in any discussion here, but with what Mr. Snively chose to call very appropriately the grain-related lines, they will now exist and continue to exist to the extent that they are required to serve the grain-gathering industry. If the elevators on a certain line have been closed or have disappeared, there is no purpose in continuing the operation of the line. To that extent, the railway system has become a captive of the grain-gathering industry, because it is the grain companies that determine when and where the primary elevator will be continued in existence.

As with the railways, there has been a continuous reduction in the number of the primary units. In 1938, there were some 5,700 primary units in the three provinces. By 1976 that

[Traduction]

Mr. Lapointe: Agreed.

Le président: Monsieur Hall.

M. le juge Emmett Hall (président de la Commission d'enquête sur la manutention et le transport des grains): Merci, monsieur le président.

Le fait d'être témoin représente une expérience unique pour moi. On m'accorde, d'une façon ou d'une autre, la réputation d'un bon vieux juge bienveillant depuis bon nombre d'années; je m'attends donc au même traitement de votre part.

Je crois que je vais m'arrêter pendant quelques minutes à l'aspect chronologique du sujet. Le réseau ferroviaire, vous ne l'ignorez pas, a été construit au petit bonheur et parfois sans trop de logique dans les Prairies, et il devint très clair qu'on avait construit trop de voies. Au cours des ans, à partir de 1930 environ, on a assisté à des désaffections, parfois de quelques milles, parfois de distances plus considérable. En 1975, il existait quelque 19,000 milles de voies ferrées réparties dans les trois provinces. A l'époque, environ 12,000 milles constituaient ce qu'on appelle le réseau permanent, garanti jusqu'à l'an 2000. On a décidé que les quelque 600 milles qui restaient seraient évalués par la Commission et c'est ce qu'elle s'est attachée à faire.

L'objectif, tel que nous l'avons compris, était d'étudier le réseau ferroviaire, les activités ferroviaires, le chargement des grains et leur transport jusqu'aux points d'exportation. Notre mandat fut de faire des recommandations en vue de la rationalisation du système ferroviaire et de l'intégration du système de chargement des grains et du fonctionnement du réseau ferroviaire dans un ensemble qui desservirait l'Ouest du Canada au cours des 20 prochaines années, en chiffres ronds, jusqu'à l'an 2000. Ce que nous avons tenté de trouver, c'était un système intégré qui pourrait atteindre cet objectif.

Au début du système ferroviaire, c'étaient les chemins de fer qui déterminaient où les villes seraient situées car au fur et à mesure qu'on construisait une voie, à chaque 7, 8 ou 10 milles, on choisissait le site d'une localité; supposez que nous avons le point A, une gare se trouve là et au fur et à mesure que la céréaliculture prend de l'ampleur, c'est là qu'on construisait les silos à éleveurs dits primaires.

Aujourd'hui, nous assistons à un renversement de la vapeur; c'est l'industrie de l'entreposage et du chargement des grains qui domine. Quant aux lignes de raccordement,—nous ne nous occupons pas du tout des voies principales ici mais des lignes que M. Snively a appelé, à juste titre, les voies relevant de l'industrie du grain—elles existent à l'heure actuelle et continueront d'exister dans la mesure où elles seront nécessaires pour desservir l'industrie de l'entreposage et du chargement des grains. Si les silos d'une voie particulière ont été fermés ou ont disparu, il n'y a aucune raison de maintenir le service de la ligne ayant desservi ces silos. On peut donc dire que le réseau ferroviaire est devenu tributaire de l'industrie de l'entreposage des grains, car ce sont les sociétés céréalieres qui déterminent où et quand les silos à éleveurs régionaux continueront à fonctionner.

Tout comme pour les lignes de chemin de fer, on a assisté à une diminution continue du nombre de silos primaires. En effet, alors qu'il y en avait en 1938, 5,700 dans les trois

[Text]

number had been reduced to 3,960-some and the trend continues. Just as an example, but it applies pretty well in the same measure to the other companies, the Saskatchewan Wheat Pool, which is the company that has the largest number of primary elevators, particularly in Saskatchewan of course, in 1976 and even into 1977, had about 1,050 primary units. Now that does not mean 1,050 locations because at some of the points there would be two and sometimes three elevators, depending on the age and as they have been developed. But they represented at least 600 to 700 locations—villages, towns, and that kind of thing. It is the publicly declared policy of the Saskatchewan Wheat Pool to reduce over the years—and that number of years is not a fixed period, from five, six, seven to eight years—the number of operating units from 1,000 and some to about 550. And that means that certain points will be left without a primary elevator operated by the Saskatchewan Wheat Pool. And, as I say, the same applies in a smaller measure to United Grain Growers, because they have fewer units than the other grain companies.

• 0950

While the number of units have been going down the capacity to handle grain has vastly increased by well over 100 per cent. As the total goes down, we have larger units in operation, more modern units, and therefore they are capable of handling to greater capacity. That was the situation that the Commission was faced with, that is, certain units of rail becoming obsolete. As a matter of fact, in the spring of 1975 there were 525 miles of rail line that we were not even asked to look at because they had been abandoned in fact. Although the rails were there, growing a good crop of weeds and that kind of thing, they were not being used. As a result, the Commission concluded that between 1976 and 1981 some 2,000 miles could be abandoned. Not everybody agrees, we do not claim to have been infallible, nor that every word we said should be carried out meticulously. But, by and large, I think it is worthwhile noting that there have been very few objections to these abandonments from the local people of the areas involved. Three or four have made a noise, some to a considerable degree and others less so, but by and large that idea of abandonment has been accepted, and I think accepted by government.

We added some 1,800 miles to the 2000-year category. And as for those, of course, the local people have no objection at all, they are glad that the lines were retained. Really, as to most of these lines, there just was no question at all. It was very easy to make a decision in a great many of the cases, for instance the Blaine Lake line or the Conquest subdivision and that kind of thing. As to others, decisions had to be made, and in some cases we were faced with the situation where it was a stub. For instance, talking of Alberta, of Cremona, or in Saskatchewan, at Gronlid, out of Melfert, that kind of thing, or just north of Swift Current towards the river, where at the end of the stub they had a very good grain-growing capacity which demanded that a primary elevator system remain in operation. But, to

[Translation]

provinces, in 1976, il n'y en avait plus que 3,960 et cette tendance se poursuit. Je puis citer l'exemple de la Saskatchewan Wheat Pool, bien que la même chose vaille à peu près également pour les autres compagnies, ce syndicat qui compte le plus grand nombre de silos régionaux, particulièrement en Saskatchewan, en 1976 et même en 1977, disposait d'environ 1,050 silos primaires. Cela ne correspond pas à 1,050 gares car il y a parfois deux ou trois silos à la même gare, cela dépend du moment où ils ont été construits et de la croissance de la région. Ces silos représentent toutefois au moins entre 600 et 700 gares—des villages, des villes et autres localités rurales. La Saskatchewan Wheat Pool a déclaré publiquement que sa politique vise à réduire le nombre de silos en service au cours des années—et ce nombre d'années n'est pas fixé, il peut s'agir de 5, 6, 7 ou 8 ans, afin de réduire le nombre de silos de 1,000 à environ 550. Cela signifie donc que certains endroits n'auront plus de silo régional administré par cette société. Et la même chose vaut, bien qu'à un moindre degré, pour la United Grain Growers, étant donné que ses membres possèdent moins de silos que les autres sociétés céréalières.

Alors que le nombre de silos a baissé, la capacité de manutention a considérablement augmenté, c'est-à-dire qu'elle a plus que doublé! Alors que le nombre de silos est moindre, nous sommes dotés d'installations actives plus grandes, plus modernes et partant, capables de manutentionner beaucoup plus de grain. C'est à cette situation que la Commission a été confrontée, c'est-à-dire que certaines lignes ferroviaires étaient tombées en désuétude. De fait, au printemps de 1975, il y avait 525 milles de voies ferrées dont on ne nous a même pas demandé d'étudier la situation, puisqu'elles avaient déjà été mises hors service. Même si les voies étaient encore là, recouvertes de mauvaises herbes, on ne les utilisait pas. La Commission en a donc conclu qu'entre 1976 et 1981, on pourrait abandonner le service sur quelques 2,000 milles de voies. Tout le monde n'est pas du même avis, nous ne prétendons pas être infallibles ni ne croyons que tout ce que nous proposons devrait être appliqué à la lettre, mais grosso modo, je crois qu'il convient de noter qu'il y a eu très peu d'objections à ces mises hors service de la part des habitants des régions visées par ces propositions. Trois ou quatre ont élevé la voix, certains ont poussé de hauts cris et d'autres un peu moins. Mais en général, l'idée de la mise hors service a été acceptée par les habitants et, je le crois, par le gouvernement.

Nous avons ajouté quelques 1,800 milles de voies à la catégorie des lignes protégées jusqu'à l'an 2,000, et dans ces cas-là, évidemment, les habitants des localités visées n'y voient aucune objection. Ils sont ravis qu'on conserve le service sur ces voies. Vraiment, dans la plupart des cas, il n'y avait pas du tout d'hésitation. Il a été très facile d'en arriver à une décision dans bon nombre de cas. Je songe, par exemple, à la ligne de Blaine Lake ou à la sous-division de Conquest et ainsi de suite. Quant aux autres, il fallait décider de leur sort et dans certains cas, il ne s'agissait que de petits tronçons. On retrouvait cela en Alberta, par exemple, à Cremona ou en Saskatchewan, à Gronlid, près de Melfert ou au nord de Swift Current près de la rivière, ou au bout du tronçon se trouvaient de bonnes

[Texte]

maintain the line to it was a very expensive proposition, so we tried to deal with that under what was called the off-line elevator concept. Now, that did not involve the erection of new elevators off line but the continuance of elevators which were on lines being abandoned; to leave them there in exactly the same condition.

• 0955

So far as the producer was concerned, he would take his grain to the elevator, dispose of it, and he was unconcerned with how it got from there to the rail to be carried away. That was another problem. Then that left some 2,300 miles which the commission believed it was not possible in the time frame of 1977 to make definitive conclusion as to whether this should remain or that should go. Now, we had proposed abandonments in stages up to the end of 1981, and our idea was that none of this twenty-three hundred and some miles would be in jeopardy until after 1981, because we thought it was rather a simple statement that if you were going to abandon the 418 in 1981, they were all laid out seriatim. For the 2,300 miles of which no decision was made, it would come after 1981. We believed that those miles should be operated to the extent that was necessary by the developments as they occurred, and the idea of this postponing came to us initially from Mr. Runciman, of the United Grain Growers Limited, in a submission which the United Grain Growers Limited made and which was repeated at the Maicam hearing. And I may just quote:

That part of the railway network guaranteed for one year . . .

And it was all guaranteed up to the end of 1978.

. . . should be classified so that those parts not added to the basic network can be considered for abandonment at specific time horizons of one, five and ten years.

At Maicam, the matter was repeated, and one of the recommendations was, and I quote:

Again, we come back to the ability to foresee developments that can affect the situation in each individual line. A classification of the lines made in 1976 may be completely wrong in 1986 and means to review the situation will be required . . .

Because we accepted the view that a means to review, periodic review, after 1981 would be required, we proposed the creation of an authority to be known as the Prairie Rail Authority, which was to oversee the operation of these lines until they demonstrated that they were needed for the future or demonstrated that they were not needed, the idea being that this body would self-destruct when it had dealt with these lines, probably between 1985 and 1990, certainly by 1990. I think that was, in a general way, historically the situation as we tabled our report.

[Traduction]

régions céréalières exigeant qu'un silo régional demeure en service. Mais le maintien du service sur une ligne représentait des déboursés importants et nous avons donc songé à régler ce problème au moyen du silo ne relevant pas de la voie ferroviaire. Je précise que cela ne signifiait pas la construction de nouveaux silos éloignés des lignes mais le maintien en service des silos situés près des voies et qu'on songeait à mettre hors service, c'est-à-dire qu'on laisserait tels quels.

Pour ce qui est du cultivateur, il pourrait amener son grain au silo, le décharger et ne pas se soucier de la façon de le transporter à la gare de chemin de fer qui s'occuperait de l'acheminement. Cela, c'était autre chose! Il restait donc quelque 2,300 milles de lignes au sujet desquelles la Commission a estimé qu'il n'était pas possible en 1977 de déterminer s'il fallait les maintenir en service ou les abandonner. Nous avions déjà proposé des mises hors service par étapes jusqu'à la fin de 1981 et cela sous-entendait qu'aucun de ces 2,300 milles de voies ne serait menacé avant 1981. Nous croyons en effet que s'il fallait abandonner le service dans 418 cas en 1981, il faudrait que cela se fasse en série. La décision au sujet des 2,300 milles en suspens serait donc prise après 1981. Nous avons estimé que le service devrait être maintenu sur ces voies dans la mesure où le besoin s'en ferait sentir. L'idée de différer cette décision nous vient de M. Runciman de la *United Grain Growers Limited* dans un document soumis par cette association et elle a été répétée lors de l'audience de Maicam. Si vous le permettez, je vous la cite:

Cette portion du réseau ferroviaire garantie pour une année . . .

Cette garantie globale valait jusqu'à la fin de 1978.

. . . devrait être classée de telle sorte que les lignes qui n'ont pas été ajoutées au réseau de base puissent faire l'objet d'une mise hors service à des dates fixées, soit après 1, 5 et 10 ans.

A Maicam, on nous a répété cette idée et c'est l'une de leurs recommandations que je cite:

Nous revenons encore à la possibilité qu'il y a de prévoir les événements pouvant avoir des répercussions sur chaque ligne. Une classification des voies établie en 1976 peut être tout à fait mauvaise en 1986, et cela signifie donc qu'il faudra réexaminer la situation . . .

Étant donné que nous avons accepté l'idée qu'il serait nécessaire de procéder à une révision périodique après 1981, nous avons proposé la création d'un organisme de régie qui s'appellerait l'Administration des chemins de fer des Prairies et qui aurait pour mandat de réglementer les activités de ces lignes jusqu'à ce qu'il soit prouvé que ces activités soient nécessaires ou non; il était entendu que cet organisme mettrait fin à ces activités lorsqu'il en aurait fini de s'occuper de ces voies, probablement entre 1985 et 1990; cela serait certainement chose faite en 1990. Je pense que de manière générale, c'était la situation au moment où nous avons déposé notre rapport.

[Text]

• 1000

The Chairman: Thank you, Mr. Hall, for those opening comments. Just before we proceed, we do have a motion by Mr. Lapointe: that reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. Justice Emmett Hall who is appearing this Tuesday, June 19, 1978, for the Standing Committee on Transport and Communications.

Motion agreed to.

The Chairman: Mr. Benjamin, on a point of order.

Mr. Benjamin: I am wondering, sir, if it might not save some time, as I am sure all members of the Committee have questions they wish to direct to Mr. Justice Hall, if he were to continue his remarks. Since he will be getting questions from all members, if he would care to continue his remarks in terms of commenting on his views or the views of his colleagues on the commission as to the implementation of his report, and to continue doing that, it may save a lot of question. I just throw that out as a suggestion. His Honour may not wish to do that, I do not know.

The Chairman: I am in the hands of the Committee. We only have a couple of hours and I am sure many of the members have particular questions they would like to ask Mr. Justice Emmett Hall. We either continue the remarks or go to questioning. Mr. Justice Hall.

Mr. Hall: If I might, Mr. Benjamin, the Committee has not met since the report was tabled, as you know. We were disbanded, we were *punctus officiat*, so I would not be in a position to express the personal view of the other gentlemen. From now on, I necessarily come on my own. We have had informal discussions, but we have not had meetings in which formal conclusions could be stated.

Mr. Benjamin: Would the witness care to express his own views?

The Chairman: Order, please. I think it is agreed that we move to questioning. I might just repeat the names I have on the list. For those who might have thought they indicated but have not, I have Mr. Mazankowski, Mr. McRae, Mr. Murta, Mr. Benjamin, Mr. Malone, Mr. McIsaac and Mr. Lapointe.

An hon. Member: Up go a dozen hands.

Mr. Loiselle: Look on your left a little.

The Chairman: I have all the ones on the left, Mr. Loiselle. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I certainly want to add to your expression of welcome to our distinguished witness here this morning and to also express our appreciation for the very comprehensive way in which he and his colleagues have analysed the necessity of grain-handling and transportation issues in western Canada. I think there is generally wide acceptance of his report, and we are very pleased that he is

[Translation]

Le président: Je vous remercie, monsieur Hall, de ces remarques préliminaires. Avant de passer aux questions, nous avons une motion proposée par M. Lapointe: que des frais raisonnables de déplacement et de subsistance soient versés à M. le Juge M. Hall, qui comparaît ce mardi 13 juin 1978 devant le Comité permanent des transports et des communications.

La motion est adoptée.

Le président: M. Benjamin invoque le Règlement.

M. Benjamin: Je suis persuadé que tous les membres du Comité ont plusieurs questions à poser à M. le Juge Hall, et je me permets de suggérer, monsieur, un moyen de gagner du temps. Si M. le Juge voulait bien poursuivre ses remarques en ce qu'il pense ou ce que ses collègues de la Commission pensent de la mise en application de son rapport, car un bon nombre de questions deviendraient ainsi inutiles. C'est simplement une suggestion que je fais mais peut-être que M. le Juge n'est pas d'accord.

Le président: Je m'en remets aux membres du Comité. Nous n'avons que deux heures à notre disposition et je suis persuadé que la plupart des membres du Comité ont des questions précises à poser à M. le Juge Emmett Hall. M. le Juge peut donc poursuivre ses remarques ou bien nous pouvons passer aux questions.

M. le Juge Hall: Si vous le permettez, monsieur Benjamin, comme vous le savez, le Comité ne s'est pas encore réuni depuis le dépôt du rapport. Notre groupe a été démembré d'office une fois notre tâche terminée, aussi je ne suis pas en mesure de vous faire part de l'opinion personnelle de chacun des autres membres de la Commission. Dorénavant, je parlerai donc strictement en mon nom personnel. Nous avons eu des discussions privées, mais nous n'avons pas eu de réunions au cours desquelles nous aurions pu formuler des conclusions officielles.

M. Benjamin: Le témoin veut-il exprimer ses propres opinions?

Le président: A l'ordre, je vous prie. Je pense qu'il a été convenu de passer aux questions. Je vais répéter les noms qui figurent sur ma liste, afin que vous sachiez tous si votre nom est inscrit ou non. Il y a donc M. Mazankowski, M. McRae, M. Murta, M. Benjamin, M. Malone, M. McIsaac et M. Lapointe.

Une voix: Plus une douzaine de mains levées.

M. Loiselle: Regardez un peu à gauche.

Le président: J'ai les noms de tous ceux qui se trouvent à gauche, monsieur Loiselle. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je tiens à me joindre à vous pour souhaiter la bienvenue à notre distingué témoin ici ce matin et pour lui dire combien nous apprécions le travail monumental accompli par lui et ses collègues en ce qui concerne l'analyse des questions de manutention et de transport des grains dans l'Ouest canadien. Je pense que son rapport a reçu un accueil généralement favorable et nous

[Texte]

here to elaborate on the report and look at the pace of implementation.

I want to deal with an issue that is currently very high in terms of the public interest, and that relates to the situation in Vancouver and the bottlenecks that have arisen in regard to the movement of grain to that terminal. Today we have a transportation system that is incapable of meeting the shipping targets, which is affecting our customers and, indeed, affecting our producers. We have bottlenecks. Certainly we have bottlenecks in the Port of Vancouver—we have well in excess of 20 ships situated there right now. We do not have sufficient quantities of grain to load them.

• 1005

There were a number of recommendations made in the Hall report, such as the appointment of a task force to co-ordinate rail operations and to look at the method of establishing a Port of Vancouver authority which would co-ordinate all the activities there. There was a recommendation of the appointment of a controller with power, there were recommendations with respect to the Fraser River Bridge; there were recommendations with respect to the connecting link between the BCR and the Burlington Northern Railway. I must say that I too found it somewhat incongruous that the Fraser River bridge is dispatched and in effect operated by a dispatcher out of Seattle, under the control of the Burlington Northern Railway. There were recommendations with respect to the Clinton-Ashcroft link, recommendations with respect to the increased utilization of the Canadian government elevators, the inland Canadian government elevators, recommendations with respect to a seven-day week operation at the terminals, recommendations with respect to Prince Rupert, and I could go on, all recommendations that I trust the Commission in its wisdom saw as ways and means of overcoming the bottlenecks and improving the access to that port.

After a year, sir, are you satisfied with the pace at which your recommendations have been implemented? If not, and if they have not been implemented to a satisfactory degree, if they had been acted upon with some haste, would the situation in Vancouver be somewhat alleviated? Would we be in a better position, in terms of moving our grain, had your recommendations been acted upon?

Mr. Hall: Your use of the word "satisfied" sort of concerns me, because it is not whether I should be satisfied. It is whether what is being done is effecting what the Commission thought was the desirable thing in order to avert the sort of tie-up that we are now experiencing.

To deal with each one of the subjects you mention would take the best part of an hour. But the Commission started its hearing with the idea that there should be one operating unit in the Port of Vancouver, similar in a way to what exists in new Orleans and, to a lesser degree, perhaps, in St. Louis, because, as you know, the great bulk of the American export of grain is through the Port of New Orleans, and the grain-

[Traduction]

sommes très heureux qu'il soit ici pour donner de plus amples explications sur le rapport et pour parler du rythme auquel il est mis en pratique.

J'aimerais parler d'une question qui préoccupe considérablement la population actuellement, et il s'agit de la situation qui existe à Vancouver, c'est-à-dire des embouteillages que subit le transport des grains à cette gare portuaire. Nous avons aujourd'hui un réseau de transport qui est incapable de satisfaire aux exigences du service, ce qui affecte à la fois nos clients et nos producteurs. Il se produit des embouteillages. Il y en a certainement dans le port de Vancouver... il y a là actuellement plus de 20 navires. Nous n'avons pas assez de céréales pour les charger.

Le rapport Hall contenait un certain nombre de recommandations, comme la nomination d'un groupe de travail pour coordonner les activités ferroviaires et pour élaborer une méthode permettant d'établir une administration du port de Vancouver qui coordonnerait toutes les activités à cet endroit. Le rapport recommandait aussi la nomination d'un contrôleur muni de certains pouvoirs, des recommandations au sujet du pont du Fraser, ainsi qu'au sujet d'une voie de raccordement entre la ligne des chemins de fer de la Colombie-Britannique et celle de la *Burlington Northern Railway*. Je dois dire que j'ai également trouvé assez étrange que le pont du Fraser soit actionné à distance, et qu'en fait ce soit un régulateur de Seattle qui l'actionne, sous l'autorité du *Burlington Northern Railway*. Le rapport contenait également des recommandations au sujet du raccordement *Clinton-Ashcroft*, ainsi qu'au sujet de l'utilisation accrue des silos du gouvernement canadien, des silos intérieurs du gouvernement canadien, et des recommandations au sujet de l'ouverture des silos de tête de ligne 7 jours par semaine, de même que des recommandations au sujet des Prince Rupert, et je pourrais énumérer ainsi toutes les recommandations que la commission a jugé susceptibles, je suppose, d'éliminer les embouteillages et d'améliorer l'accès à ce port.

Un an après, monsieur, êtes-vous satisfait du rythme auquel vos recommandations ont été mises en application? Si au contraire elles n'ont pas été mises en pratique à un rythme satisfaisant... Est-ce que la situation serait quelque peu améliorée à Vancouver si l'on avait réagi un peu plus rapidement? Est-ce que la situation du transport des céréales serait meilleure si l'on avait donné suite à vos recommandations?

M. Hall: Vous n'avez pas très bien choisi vos mots en disant: «satisfait», car il ne s'agit pas de savoir si je devrais être satisfait. Il s'agit de savoir si l'on a fait ce que la commission a jugé souhaitable pour éviter les blocages qui existent présentement.

Il me faudrait près d'une heure pour traiter de chacun des sujets que vous avez abordés. La commission a commencé ses audiences avec l'idée qu'une seule unité devrait fonctionner dans le port de Vancouver, tout comme c'est le cas à la Nouvelle-Orléans et dans une certaine mesure peut-être à Saint-Louis, car comme vous le savez, le gros des exportations américaines de céréales se fait par le port de la Nouvelle-

[Text]

gathering system of the United States, as distinct from Canada, is founded upon the water system of the Mississippi, Missouri and Ohio Rivers, all of which flow out through the Port of New Orleans.

We made an investigation of the situation in New Orleans, St. Louis and Portland, Portland being the port that was dealing with the principal export by rail. I think, in great measure, we accepted the views of Mr. Spoke, who is the manager of the Vancouver Harbour, a man who we thought demonstrated himself to be an extremely competent man. He had been trained, schooled, in the port management business, particularly with grain, in the Port of Rotterdam, which was another port—not that we went to personally—that we had discussed. We concluded that the first thing that was required, as far as Vancouver was concerned, was the establishment of a task force with representatives from the grain industry, the labour people, the shipping people, the terminals—the organizations that were vitally interested in the export of grain through Vancouver. It was our belief that a sufficient investigation of the situation had been made to warrant the establishment of the task force almost immediately.

• 1010

Now, as far as I know, that has not been done. Rather there has been an announcement that there will be another inquiry as to what should be done in Vancouver to expedite the matter. That, for what it is worth, in my view, seems to be an unnecessary matter that will delay and continue the existing conditions much beyond the period that they could be improved.

Now, to go into the matter of a tie-up in the insufficient quantity of grain, it takes us back on the prairies. At the beginning of 1912 the Government of Canada established at Saskatoon and Moose Jaw—and I think at Edmonton in the same year, but certainly at those two points—internal elevators. They became known as the government elevators. They were subsequently enlarged so that at the moment the internal elevator at Saskatoon has a capacity for 5 million and the same at Moose Jaw and at Edmonton. Then there are smaller terminals at Calgary, Lethbridge and Medicine Hat, so that you come up with a total of something above a 20 million bushel storage capacity.

It was the view of the Commission, and it is accepted by everyone, that not sufficient use was being made of these facilities. As a matter of fact, over the years very little use has been made of them, and it was the view of the Commission that if these elevators which are equipped to clean grain to export standards—and that is the key—were utilized for that purpose, it would accomplish two things; first, it would serve as reserve stockpiles available to be used to be shipped from where, in the general way, the grain gathering system from the branch lines in the three provinces would be inadequate to supply the ships that were being offered for loading. The second function that they would serve would be to retain on

[Translation]

Orléans, et le réseau américain de collecte des grains est différent du réseau canadien en ce sens qu'il est fondé sur le réseau fluvial du Mississippi, du Missouri et de l'Ohio, réseau qui aboutit au port de la Nouvelle-Orléans.

Nous avons étudié ce qui se passe à la Nouvelle-Orléans, à Saint-Louis et à Portland, ce dernier port étant celui d'où partent les principales exportations arrivant par chemin de fer. Je pense que nous avons accepté, en grande partie, l'opinion de M. Spoke, directeur du port de Vancouver, qui s'est montré extrêmement compétent, selon nous. Ses études et sa formation portaient sur l'administration portuaire, et surtout dans le domaine des grains, au port de Rotterdam un autre port dont nous avons parlé, bien que nous n'y soyons pas allés nous-mêmes. En ce qui concerne Vancouver, nous avons conclu qu'il fallait, avant tout, constituer un groupe de travail formé de représentants de l'industrie des céréales, du secteur syndical, du secteur de la marine marchande, ainsi que des gares terminus... c'est-à-dire les organismes ayant un intérêt vital dans l'exportation des grains par Vancouver. Nous étions d'avis que l'enquête effectuée sur la situation visait à justifier l'établissement d'un groupe de travail presque immédiatement.

Pour autant que je sache, ce n'est pas encore fait. Au lieu de cela, on a annoncé qu'une autre enquête aurait lieu, afin de déterminer ce qu'il faudrait faire à Vancouver pour accélérer les choses. A mon sens, c'est une mesure qui n'est pas nécessaire et qui ne fera que retarder le règlement de la situation en maintenant les conditions actuelles bien au-delà de la date à laquelle elles auraient pu être améliorées.

En ce qui concerne la question du blocage à cause de quantités insuffisantes de céréales, le problème se situe dans les prairies. Au début de 1912, le gouvernement du Canada a installé des silos intérieurs à Saskatoon et à Moose Jaw... et peut-être aussi à Edmonton la même année, mais en tout cas aux deux premiers endroits que j'ai mentionnés. Ils sont ce qu'on appelle des silos gouvernementaux. On les a par la suite agrandis au point que le complexe de silos à éleveurs de Saskatoon a maintenant une capacité de 5 millions de boisseaux, tout comme celui de Moose Jaw et celui d'Edmonton. Il existe des silos dans les gares terminus un peu moins importantes de Calgary, Lethbridge et Medicine Hat, ce qui donne une capacité totale d'entrepôt d'un peu plus de vingt millions de boisseaux.

La Commission est d'avis qu'on n'utilise pas suffisamment ces installations, et cette opinion est partagée par tous. En fait, on ne les a jamais tellement utilisées et puisque ces silos à éleveurs sont munis d'installations permettant de nettoyer les céréales de manière à répondre aux exigences de l'exportation, et c'est là l'important; la Commission croit donc que si ces éleveurs étaient utilisés à cette fin, deux résultats importants en découleraient. Premièrement, ils serviraient à entreposer des stocks de réserve pouvant être expédiés dans les cas où le réseau de collecte des grains par les lignes d'embranchements dans les trois provinces ne suffiraient pas à alimenter les navires amarrés à quoi pour être chargés. Deuxièmement, ces

[Texte]

the prairies the screenings for use by the livestock industry in the three provinces.

Now, the screenings are very, very large—large in the sense of thousands of bushels. So far as wheat is concerned, they comprise about 2.5 per cent of all the grain that is shipped in any given year, so that if you are shipping 500 million bushels, you can appreciate that 2.5 per cent comes to many trainloads of screenings. So if a measure of the grain that is going for export was cleaned on the prairies, more train equipment would be available to carry the grain to the export position because they would not be carrying the 2.5 per cent of screenings there. Nobody in his right mind would suggest that all the 500 million can be cleaned on the Prairies, nor is there the market for all that on the Prairies. The cattle industry cannot absorb all that but the cattle industry can absorb a much greater quantity of it than they now have the opportunity of acquiring; this and some other factors, the fact that grain, say, on the NAR, the Northern Alberta Railway, between Edmonton and Roma junction.

• 1015

NAR is owned jointly by CP and CN and before the Commission began its work if a car that had "Canadian Pacific" on it was loaded with grain, it followed one route; if wheat was loaded into car with "CN" on it, it followed another route. The CPR car was carried south through Edmonton to Calgary and then to Vancouver and the CN one would be diverted at Calgary and go west through Prince George to Vancouver. This not only applied to the NAR but it applied to nearly all the grain that was gathered by the CN south of Red Deer or by the CPR north of Red Deer, taking the midway point between Calgary and Edmonton; I do not know if that is quite the right mileage but in a general way.

One of the first things that the Commission did was to publicize the useless trains of grain going from Calgary to Edmonton to go to Vancouver, trains of grain going from Edmonton to Calgary to go to Vancouver. An agreement was, shall I say, driven out of the railways as a result of the Commission's hearings. First they came to us and said, "Oh, we have solved the problem, we are going to exchange some 2,000 or some specific number of cars one with the other". Well, we said, "That is real good."

Then they came later with another agreement, and all these agreements are very temporary, "We will exchange everything except that which comes from the NAR." After another hearing in Edmonton, that was changed and we finally got the situation that exists today. But you apply that to Prine Rupert or Churchill; only grain that is loaded into CN cars today goes to Prince Rupert and only grain that is loaded into CN cars goes to Churchill. We said, "That to us appears to be a bunch of nonsense." That has not been remedied.

[Traduction]

silos serviraient ainsi à garder dans les prairies les criblures destinées à l'industrie de l'élevage dans les trois provinces.

Les criblures représentent des quantités très considérables... il s'agit de milliers de boisseaux. En ce qui concerne le blé, les criblures représentent à peu près 2.5 p. 100 de toute la quantité de grains expédiés dans une année, c'est-à-dire que si vous expédiez 500 millions de boisseaux, on peut compter que 2.5 p. 100, cela représente bien des trains chargés de criblures. Si une certaine quantité des grains destinés à l'exportation est passée au crible dans les prairies, un plus grand nombre de trains seraient disponibles pour transporter les grains vers le port d'exportation, car ils n'auraient pas à y transporter les 2.5 p. 100 de criblures. Aucune personne sensée n'oserait suggérer que les 500 million soient passés au crible dans les Prairies, car il n'y a même pas suffisamment de débouchés pour toutes ces criblures dans les Prairies. L'industrie de l'élevage ne peut pas absorber toutes ces quantités, mais elle peut en absorber beaucoup plus que la quantité qu'elle a actuellement la possibilité d'acheter; il y a également d'autres facteurs, comme le transport des grains par exemple entre Edmonton et Roma par le *Northern Alberta Railway* (NAR).

Le NAR appartient conjointement au CP et au CN et avant que la Commission entreprenne ces travaux, si un wagon chargé de grain était marqué 'Canadian Pacific', il suivait un parcours donné; si le blé était chargé dans un wagon marqué 'CN', il suivait un autre parcours. Le wagon du CP passait par Edmonton pour se rendre ensuite à Calgary et de là à Vancouver, tandis que celui du CN était détourné à Calgary pour aller vers l'ouest en passant par Prince Georges pour se rendre ensuite à Vancouver. Cette règle ne s'appliquait pas seulement qu'au NAR, mais elle s'appliquait à presque tous les grains transportés par le CN au sud de Red Deer ou par le CP au nord de Red Deer, ville se trouvant à mi-chemin entre Calgary et Edmonton; j'ignore si c'est la distance tout à fait exacte, mais c'est à peu près cela.

La Commission a donc commencé par rendre public le fait que des trains chargés de grain partaient de Calgary pour se rendre à Vancouver en passant par Edmonton, alors que d'autres trains partaient d'Edmonton pour se rendre à Vancouver en passant par Calgary. A la suite des audiences de la Commission, on a finalement réussi à faire conclure une entente entre les compagnies de chemins de fer. Leurs représentants sont d'abord venus nous dire qu'ils avaient réglé le problème, car ils allaient s'échanger entre eux 2,000 wagons ou plus. Nous leur avons répondu que c'était très bien.

Par après, ils sont venus nous parler d'un autre accord, et tous ces accords étaient vraiment temporaires, disant qu'ils feraient des échanges pour toutes les lignes sauf celles qui viennent du NAR. Nous avons réussi à leur faire changer d'idée après une autre audience à Edmonton, pour finalement obtenir la situation qui existe aujourd'hui. La situation est la même en ce qui concerne Prince Rupert et Churchill, car seul le grain chargé dans des wagons du CN se rend à Prince Rupert aujourd'hui, tandis que seul le grain chargé dans des wagons du CN se rend à Churchill. Nous avons dit que tout

[Text]

We recommended that there be open interchange points at various places in Western Canada where grain gathered on the CPR line could be diverted to the Hudson Bay if it were required there or to Prince Rupert and vice versa, grain gathered on the CN could be taking a somewhat shorter route to either Thunder Bay or to Vancouver. So it is a combination of maybe a dozen things that required to be done to improve the situation in Vancouver that we see today.

• 1020

I think the situation in Thunder Bay is different. It has been said there are ships waiting at anchor in Thunder Bay, but that is because, I think people will agree, of the ore strike in northern Quebec, which has released a number of ships that would otherwise be busy carrying ore and that have taken themselves to Thunder Bay to get cargo there.

But that situation, of course, is different in Vancouver. The ships there are there solely to get grain, and it is not that the terminals cannot put the grain through as quickly as they should, but that the rail system, the delivery system, is not delivering grain to the terminals as quickly as they can process it. As you may know, I am concerned at the moment as a conciliation commissioner dealing with the dispute between the grain handlers and the terminal elevators, and there is complete agreement by the workmen and by the terminals that if the grain were there, the facilities would operate seven days a week, full time.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

I would ask, due to the time constraint imposed upon us, that the members would make their questions as brief and precise as possible in order that we can allow as many members as possible to question Justice Hall.

Mr. McRae.

Mr. McRae: Thank you, Mr. Chairman.

As a member from the City of Thunder Bay, I think there are some problems there because our elevators at this point are half empty and they never were filled up during the winter. This is one of the problems we got into. We are running at about half the capacity in cars—about seven or eight hundred a day, and we can handle up to about fifteen hundred.

But I take just one small exception to something you said. It is rather facetious, but I remind you that 55 per cent of the grain travels through our water system, too, so it is maybe not all that different from the American system. They have two ways of doing it, but we still move the largest portion of grain through the Great Lakes.

I would also like just to commend you on something else. I must say you saved my bacon at some point along the line when the last rail strike was on and you became the arbitrator. When the railways were not going to go back after the bill, and so on, I spent a week or so in Thunder Bay, which is one of the touchy areas, and the only thing—it was not the bill—the only thing that brought everybody back was your name as an

[Translation]

cela nous semblait absolument insensé, mais la situation n'a pas été rectifiée.

Nous avons recommandé qu'on établisse des points d'échange libre à différents endroits de l'Est canadien, où les grains ramassés sur la ligne du CP pourraient être détournés vers la Baie d'Hudson, en cas de besoin, ou vers Prince Rupert, et inversement, le grain ramassé par le CN pourrait être expédié à Thunder Bay ou à Vancouver en utilisant un raccourci. Il y a donc une combinaison de plusieurs choses à faire pour améliorer la situation actuelle à Vancouver.

Je crois que la situation est différente dans le cas de Thunder Bay. On a dit que des bateaux attendaient au port de Thunder Bay mais c'est probablement à cause de la grève des mineurs dans le nord du Québec, ce qui libère bien des navires qui transporteraient normalement du minerai et qui se sont rendus à Thunder Bay pour aller y chercher des marchandises.

Ce n'est pas ce qui se passe à Vancouver. Les navires y sont uniquement pour charger des grains mais les trains, le mode de transport utilisé, ne les apportent pas aux gares aussi rapidement qu'on peut les charger. Un conciliateur s'occupe présentement du conflit entre les manutentionnaires de grains et les silos de tête de lignes. Les travailleurs et les patrons s'accordent à dire que s'il y avait des grains, on fonctionnerait constamment, sept jours par semaine.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski.

Étant donné le peu de temps dont nous disposons, je prie les députés de poser des questions brèves et précises afin que le plus grand nombre possible d'entre vous puissiez interroger M. le juge Hall.

Monsieur McRae.

M. McRae: Merci, monsieur le président.

Étant député et de la ville de Thunder Bay, je crois qu'il y a bel et bien des problèmes car, en ce moment, nos silos sont à moitié vides et ils n'ont jamais été pleins de l'hiver. Nous pourrions normalement charger jusqu'à 1500 wagons par jour, alors qu'en ce moment nous ne pouvons en charger que 700 à 800 par jour.

Il y a une chose avec laquelle je ne suis pas d'accord toutefois. C'est un peu à la blague, mais je vous rappelle que 55 p. 100 des grains sont acheminés par voie fluviale, ce qui n'est donc pas tellement différent du réseau américain. Il existe bel et bien une alternative mais nous faisons tout de même passer la majeure partie de nos grains par les Grands Lacs.

Mais il y a une chose pour laquelle je tiens à vous féliciter. Vous m'avez vraiment sauvé une fois quand vous avez été choisi arbitre lors de la dernière grève des cheminots. Après l'adoption du bill, les cheminots ont refusé de retourner au travail et j'ai alors passé une huitaine de jours à Thunder Bay, l'un des endroits où la situation était délicate, et c'est uniquement grâce à votre choix comme arbitre, et non grâce au bill,

[Texte]

arbitrator. I think the report you produced was such as to justify their confidence ever since: the amount of the award, the safety factors, the security factors, all of these things. We have not had that Heritage Day holiday, which was in there too, but we are still working on that. I thank you for that, because it was a very touchy period.

I understand you feel at this particular point that the government should not get into building further hopper cars, and I gather there are a lot of people in the industry who feel we need more hopper cars. I am going to ask you two or three questions and then I will let it flow. You favour a subsidy for moving the grain which would make up for the difference between the railways' costs and what is allowed under the Crowsnest, and I wonder—I have not seen any statements to indicate how much that subsidy would be—how you get the subsidy to go to what is supposed to be done. In the past I think the railways have got subsidies, but I am sure they have not resulted in somebody putting new ties on some lines the subsidy was really designed for. One of the advantages of the hopper cars is you build your own hopper cars and that is your subsidy; you have it right there.

The other factor is, a lot of us feel, especially with the CPR, that the original establishment of the railway, the land grants, the very large investment activities that have come from those land grants, already have subsidized the railways and continue to subsidize particularly the CPR for the Crowsnest thing, and I do not think that has been measured. So I throw those statements to you and ask for your comments.

• 1025

Mr. Hall: I think the way to deal with that, Mr. McRae, is to accept that the continuance of the Crow rate is as fundamental to the unity of this country as any other concept that we can think of.

Some hon. Members: Hear, hear.

Mr. McRae: I agree with that entirely.

Mr. Hall: And that is the point from which the Commission started. The operation of an efficient railway system is also an essential requirement in the economic life of Canada. So we have those two, may I say, invariables.

The Commission's response to that was—and I must say throughout western Canada the matter of the Crow came up at every hearing. You must remember there was another commission. Mr. Snavelly was looking into the cost of moving grain by rail and I think so far as that inquiry was concerned, perhaps for the first time Mr. Snavelly had access to all the information that had been hidden in the railway records and which had not been available.

He concluded that the railways had to have a figure substantially in excess of Crow to operate efficiently. I think it was 2.39 at that time. Since 1974 we have to add the inflation figures to it. So you have it. Keep Crow and pay the railways what they should get for carrying grain. The commission says: have the federal government fill that void by way of a subsidy.

[Traduction]

qu'on est retourné au travail. D'ailleurs, le rapport que vous avez présenté a justifié la confiance qu'on avait en vous; il y avait le montant du règlement, les normes de sécurité et de sûreté, et tout le reste. Nous n'avons pas encore obtenu le Jour du patrimoine, ce qui était également prévu, mais nous n'avons pas encore dit notre dernier mot. Je vous remercie de nous avoir tiré de ce mauvais pas.

Vous croyez maintenant que le gouvernement ne devrait pas fabriquer d'autres wagons-trémies et pourtant, bien des gens du secteur croient que nous avons besoin d'un plus grand nombre de ces wagons. Je vais alors vous poser deux ou trois questions et puis je vous laisserai parler. Vous voudriez qu'on subventionne le transport des grains afin de combler l'écart entre les frais des sociétés de chemin de fer et les tarifs du Nid-de-Corbeau; jamais je n'ai ni vu ni entendu quel devait être le montant de cette subvention ni comment on pouvait s'assurer de son usage à bon escient. Il me semble qu'on en a toujours donné aux sociétés de chemin de fer mais je suis loin d'être certain que cela les ait poussé à ajouter des embranchements à certaines lignes pour lesquelles on les versait. L'un des avantages de la fabrication des wagons-trémies c'est que c'est l'équivalent d'une subvention puisqu'on les construit nous-mêmes.

De plus, nous sommes nombreux à croire que la création de la société même, les cessions de terrain, les investissements que cela a attiré, sont une autre forme de subvention qui continue de servir entre autres le CP, avec ses tarifs du Nid-de-Corbeau, et je ne crois pas qu'on en tienne compte. Après ces quelques observations, j'attends vos impressions.

M. Hall: La seule façon de régler cela, monsieur McRae, c'est d'admettre que le fait de maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau et aussi essentiel à l'unité canadienne que n'importe quoi d'autre.

Des voix: Bravo!

M. McRae: Je suis tout à fait d'accord avec vous.

M. Hall: Voilà le point de départ des travaux de la Commission. L'administration d'un réseau de chemins de fer efficace est une condition sine qua non de la vie économique du Canada. Voilà donc au départ deux invariables.

Partout dans l'ouest du Canada, on a soulevé la question des tarifs du Nid-du-Corbeau à chaque audience. N'oubliez pas qu'une autre Commission, celle de M. Snavelly, étudiait les coûts de transport du grain par voie ferrée et, pour la première fois, celui-ci avait accès à tous les renseignements qu'on avait auparavant dissimulés au fond des dossiers des sociétés de chemins de fer.

Il en est arrivé à la conclusion que les chemins de fer devaient exiger un tarif bien supérieur à celui du Nid-de-Corbeau pour avoir un réseau efficace. À l'époque, je crois qu'on avait recommandé 2.39 fois le tarif en vigueur. Depuis 1974, il a même fallu tenir compte du taux d'inflation. Et voilà la conclusion qui s'impose: maintenir les tarifs du Pas de Nid-de-

[Text]

Mr. McRae: Was not part of that void already filled—this is the point—in terms of the kind of long-term arrangements that the railways made with the . . .

Mr. Hall: The Commission's view was that the past had to be buried with the past. We were starting off in 1977 and regardless of what had been done, we had to face reality in 1977. The reality was that the railways required this money to operate efficiently.

What was important in the Snavely Report was that in arriving at his compensatory figure, he included a capital cost allowance to the Canadian Pacific Railway of 20.80 per cent for capital cost allowance and a lesser figure in the neighbourhood of 13 per cent in so far as Canadian National was concerned because of the difference in the taxpaying obligation of CN as opposed to CP. This means that if the railways receive this money, the difference between Crow and compensatory, they have the capacity to go out in the market and borrow the money they need to buy hopper cars and to rehabilitate their lines, and they do not need to get gifts from the government to do it, which is the system that is now being put into force.

It is said, and with considerable truth—truth in this regard being relative because of the figures you take—that the system we propose would eliminate the branch line subsidy, which I think in the 1970 figures would be in the neighbourhood maybe of a claim of some \$140 million to \$150 million a year. You eliminate that.

I think, Mr. Lang now estimates that the cost of filling this deficiency would be about \$200 million. In the discussion I had with him in Saskatoon two weeks ago tomorrow, he said he estimated that that cost would be about \$200 million. His way of handling it, as distinct from the Commission's, would mean an additional federal expenditure of about \$25 million. I think he was partly in error because he was not taking into consideration the cost of servicing the moneys that the federal government would have to borrow in order to give it to the railways for the rehabilitation process and for the money they would use to purchase hopper cars to give to the railways.

• 1030

Mr. McRae: How can you be sure that your . . .

Mr. Chairman: Order, order, please. You have gone beyond the time and I am sorry if the answer has been completed. We will have to move on to another member. I am sorry. Mr. Benjamin.

Mr. Anderson: A point of clarification, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Anderson.

Mr. Anderson: A question was asked by Mr. Mazankowski earlier to Mr. Justice Hall regarding the Port of Vancouver. Do I take it from the report that you did that you found that the bottle-neck was not in the Port of Vancouver, nor would a

[Translation]

Corbeau et verser aux sociétés de chemins de fer la différence pour le transport des grains. C'est bien ce qu'a recommandé la Commission, que le gouvernement fédéral comble l'écart par une subvention.

M. McRae: Une partie de l'écart n'était-elle pas déjà comblée par les ententes à long terme que les sociétés de chemins de fer . . .

M. Hall: D'après la Commission, le passé c'est le passé. Nous recommençons à zéro en 1977 et, quoi qu'on ait fait dans le passé, il a fallu faire face à la réalité de 1977. Quelle était cette réalité? Que les sociétés de chemins de fer avaient besoin de plus d'argent pour être efficaces.

L'important, dans le rapport Snavely, c'était que pour calculer le montant de l'indemnité, on avait tenu compte d'un amortissement fiscal des biens de 20.80 p. 100 pour le Canadien Pacifique et d'environ 13 p. 100 pour le Canadien National, la différence étant due à l'obligation fiscale du CN, différente de celle du CP. Autrement dit, si les sociétés de chemins de fer reçoivent tant d'argent, la différence entre les tarifs du Nid-de-Corbeau et l'indemnité, elles peuvent emprunter dans le secteur privé l'argent dont elles ont besoin pour acheter des wagons-trémies, pour rénover leurs voies ferrées et n'ont donc pas besoin des cadeaux du gouvernement; et c'est ce qu'on est en train de mettre en place.

On dit avec raison, enfin tout est relatif car cela dépend des chiffres dont on parle, que le régime que nous proposons ferait disparaître la subvention annuelle aux embranchements, qui devait être de \$140 millions à \$150 millions en 1970.

M. Lang croit maintenant qu'il faudrait environ \$200 millions pour combler cet écart. Au cours de la discussion que j'ai eue avec lui à Saskatoon, il y aura deux semaines demain, il m'a dit que cela coûterait environ 200 millions de dollars. D'après ses calculs, qui diffèrent de ceux de la commission, cela signifie que le gouvernement fédéral serait obligé de dépenser 25 millions de dollars de plus. Il se trompe un peu parce qu'il ne tient pas compte du coût de service de l'emprunt que devra contracter le gouvernement fédéral pour permettre aux sociétés de chemins de fer de rénover leur matériel ainsi que l'autre emprunt qui leur permettra d'acheter les wagons-trémies qu'ils donneront aux chemins de fer.

M. McRae: Comment pouvez-vous être certain que . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Vous avez dépassé le temps qui vous est alloué et, c'est regrettable, mais la réponse à votre question est complète. Nous allons devoir passer à un autre député. Je suis désolé. Monsieur Benjamin.

M. Anderson: J'aimerais avoir une mise au point, monsieur le président.

Le président: Monsieur Anderson.

M. Anderson: Tout à l'heure, M. Mazankowski a posé une question au juge Hall à propos du port de Vancouver. Dois-je comprendre d'après votre rapport que le goulot d'étranglement n'est pas au port de Vancouver et donc qu'une semaine de

[Texte]

seven-day week or a 24-hour day solve the problem of the ships in the Port of Vancouver? Do I take it from your answer that the bottle-neck occurs further down the line from the point of origin and onward rather than the Port of Vancouver storage facilities, handling facilities . . .

The Chairman: Order, please. Mr. Anderson, I hesitate to interrupt but if we have continuous interventions this way, then we are just taking the time away from other members. If you would like to jot the question down . . .

Mr. Anderson: I just want a very short clarification on that one point. He already brought it up and I just want to make absolutely clear that that was his . . .

The Chairman: Well, if the answer can be short.

Mr. Hall: I think you misunderstood me.

Mr. Anderson: Okay. That is why I want it clarified, Mr. Justice Hall.

Mr. Hall: I think it is a combination of all these circumstances. There are delays in the Port of Vancouver, and one of our Commissioners, as an experiment, followed a trainload of grain through the mountains into the Port of Vancouver and across the bridge at The Narrows over to the pool, and he found great delays in the Port of Vancouver, partly because of the way in which the administration of the second Narrows Bridge was done and a number of other things. But you cannot say that that was the sole cause. There is nothing else you can put and say that is the sole cause. But what I am saying today is, put that task force into operation now and do not spend another year or two investigating what the Commission already has done.

The Chairman: Thank you, Mr. Justice Hall. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Justice Hall, in the recommendations under "Implementation of the Prairie Rail Authority" you used the term on page 90 that 2,344 miles of track would be under their purview.

Mr. Hall: Page?

Mr. Benjamin: Page 90. I was just going to give a quick quote from you. I believe you used the phrase—yes, on the 2,344 miles that would go under the Prairie Rail Authority in your report as the remaining two groups of lines:

... those whose continued operation hinges on demonstrated need (2,344 miles) . . .

Now that is the number of miles that are being looked into by the Prairie Rail Action Committee . . .

Mr. Hall: So I understand.

Mr. Benjamin: . . . who are to make a decision on all those lines by the end of this year. Is it your view that demonstrated need can be show or not shown in that sort space of time? I gather from your report that you saw the Prairie Rail Authority as taking from one to 12 years by the time it is self-destructed to complete its purview of that 2,344 miles and that some lines would require a number of years to find out whether or not there was a demonstrated need. Is it your view that the Prairie Rail Action Committee cannot possibly arrive

[Traduction]

travail de sept jours, vingt-quatre heures par jour, ne réglerait pas le problème des navires ancrés à Vancouver? Dois-je comprendre qu'il y a un bouchon plus près du point de départ et que ce ne sont pas les entrepôts ou la manutention au port de Vancouver qui . . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Anderson, j'hésite à vous interrompre, mais si les gens continuent à intervenir de cette façon, certains députés perdront leur tour. Peut-être pourriez-vous écrire votre question . . .

M. Anderson: Je veux une simple mise au point bien précise. On a déjà soulevé la question et je voudrais être certain d'avoir bien compris . . .

Le président: Si la réponse est courte.

M. Hall: Je crois que vous n'avez pas compris ce que j'ai dit.

M. Anderson: Très bien. C'est pourquoi je voudrais une mise au point, monsieur le juge.

M. Hall: C'est un pot-pourri de conditions. Il y a des retards au port de Vancouver et l'un de nos commissaires a décidé de suivre un chargement de grains en passant par les montagnes pour se rendre jusqu'au port de Vancouver; il a traversé le pont à Narrows jusqu'aux silos et il a trouvé qu'il y avait un retard considérable au port de Vancouver, dû en partie à l'administration du deuxième pont à Narrows et à d'autres choses aussi. Ce n'est toutefois pas l'unique cause. D'ailleurs, il n'y en a pas seulement une. Il faudrait tout de même que l'on crée dès maintenant un groupe d'étude sans passer encore un an ou deux à étudier ce que la commission a déjà examiné.

Le président: Merci, monsieur le juge Hall. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, monsieur le juge Hall, dans les recommandations faites au sujet de l'Administration des chemins de fer des Prairies, à la page 102, vous parlez des 2,344 milles de voies ferrées qui devraient relever d'elle.

M. Hall: A quelle page?

M. Benjamin: A la page 102. Je vais vous le citer. Vous parlez des 2,344 milles qui devraient être administrés par l'Administration des chemins de fer des Prairies comme l'un des deux derniers groupes de voies ferrées:

... soient celles dont le maintien dépend d'un besoin établi (2,344 milles) . . .

C'est justement le nombre de milles que suggère le Comité d'action sur le chemin de fer des Prairies.

M. Hall: C'est comme cela que je le comprends.

M. Benjamin: Ce Comité doit décider que faire de toutes ces lignes d'ici la fin de l'année. Croyez-vous que l'on puisse prouver qu'il y a un besoin établi en aussi peu de temps? Dans votre rapport, vous dites que l'Administration des chemins de fer des Prairies prendra de un à douze ans, la durée de son mandat, pour étudier ces 2,344 milles et qu'il faudra plusieurs années avant de décider si certaines lignes sont vraiment nécessaires ou non. Croyez-vous que le Comité d'action sur les chemins de fer des Prairies ne pourra pas arriver à prouver la nécessité de toutes ces voies ferrées en 15 ou 16 mois?

[Text]

at demonstrated need in all that trackage in the space of 15 or 16 months?

• 1035

Mr. Hall: I have a decided view on that. The task that was committed to the Prairie Rail Action Committee was premature and impossible of fulfilment within the time frame given that committee.

Mr. Benjamin: Thank you.

Mr. Hall: That is, in a sense, what I read to you from the submission of the United Grain Growers.

Mr. Benjamin: In that case, sir, you probably are aware of some of the recommendations which the Prairie Rail Action Committee have already made for abandonments on lines, such as the Colonsay sub, which you said was a heavy grain line and should be maintained—I am paraphrasing—and yet they recommended abandoning a portion of the line that has something near 100,000 miles of track, totally contrary to your report.

However, I want to ask, sir, if there is not some inconsistency in your report—and I will use the Colonsay sub division as an example which you say is a heavy grain line and should be maintained. But then you proceeded to recommend that it be placed under the Prairie Rail Authority instead of being put in the basic network. Now, if it should be maintained, why did you not recommend that it go into the basic network?

Mr. Hall: Because we said it should be transferred from the CPR to the CNR, and a connecting link made from Amazon to Watrous lopping off the washed-out portion at the south end of Long Lake and the 30-mile part that gathers no grain or anything else between Amazon and Colonsay, and crosses the main line of the CNR at Young in a situation where they take out the diamond six months of the year at a heavy cost. The inference was that you connected to the main line of the CNR at Watrous and you retained this heavy line. In the meantime, somebody had to operate it; so we said, "PRA."

Mr. Benjamin: But aside from the portions of the two ends that you recommended for abandonment, your commission certainly did not envision abandoning a portion of the line where heavy grain movement occurred.

Mr. Hall: I understand, and only get this by way of media information, that they have recommended ultimate abandonment of the area in Holdfast, which I think would be a serious mistake.

Mr. Benjamin: Thank you.

To return to one of the key recommendations of the Commission regarding the maintenance of the Crow rate and the payment to the railroads for the difference between that and the compensatory rate. I would like to know what your view is, and if this would be a handicap to obtaining government support for that recommendation in light of what Mr. Snively recommends. Would it be your view that Mr. Snively's recom-

[Translation]

M. Hall: J'ai mon opinion bien arrêtée là-dessus. La tâche confiée au Comité d'action sur les chemins de fer des Prairies est prématurée et impossible à faire dans les délais imposés au comité.

M. Benjamin: Merci.

M. Hall: C'est d'ailleurs ce que disait dans un sens l'extrait du mémoire de United Grain Growers, que je vous ai lu.

M. Benjamin: Dans ces cas, monsieur, vous connaissez sans doute certaines des recommandations déjà faites par le Comité d'action sur les chemins de fer des Prairies suggérant l'abandon de certaines lignes comme celle de Colonsay dont vous avez suggéré le maintien car elle est d'après vous un trajet fréquemment utilisé pour le grain. Pourtant, le comité recommande l'abandon d'une partie de la ligne qui correspond à près de 100 milles de voie ferrée, ce qui va tout à fait à l'encontre de votre rapport.

Je me demande toutefois s'il n'y aurait pas certains illogismes dans votre rapport; prenons la ligne de Colonsay en exemple. Après avoir recommandé son maintien et dit que c'était une ligne fréquemment utilisée, vous avez recommandé qu'elle soit gérée par l'administration des chemins de fer des Prairies au lieu d'être intégrée au réseau de base. Si on doit la préserver, pourquoi n'avez-vous pas recommandé qu'elle soit intégrée au réseau de base?

M. Hall: Parce qu'on a recommandé que le CP la cède au CN et qu'un embranchement soit ajouté de Amazon à Watrous pour remplacer la partie qui a été emportée par les crues au sud du lac Long et la voie de 30 milles qui ne sert à aucun transport des grains ni à rien d'autre entre Amazon et Colonsay, puis traverse la voie principale du CN à Young où la situation est telle que 6 mois par année, on retire le coupement de voies, ce qui coûte très cher. On suggérait donc de relier la ligne principale du CN à Watrous pour garder la voie très achalandée. En attendant, comme il fallait quelqu'un pour l'administrer, on a proposé l'administration des chemins de fer des Prairies.

M. Benjamin: A part les bouts de tronçons dont vous avez recommandé l'abandon, votre commission n'a certainement pas songé à laisser tomber une partie de la voie la plus fréquentée.

M. Hall: D'après les renseignements que j'ai eus des media, on aurait recommandé l'abandon définitif de la ligne de Holdfast, ce qui serait une grave erreur.

M. Benjamin: Merci.

Pour en revenir à l'une des recommandations clés de la commission au sujet du maintien du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau et de la subvention aux chemins de fer équivalant à la différence entre le tarif et l'indemnité, j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Étant donné la recommandation de M. Snively, croyez-vous que le gouvernement pourrait être incité à ne pas appuyer la recommandation? Ces dividendes de 30 p. 100

[Texte]

mendation of a 30 per cent return on equity investment or a 20 per cent return on cost capital before taxes is excessive and would impede or handicap the public decision that would be necessary to implement your recommendation?

Mr. Hall: I have not the competence to answer that question, I mean in economic terms. I have accepted, the commission accepted, that Mr. Snavelly was doing a reasonable, workmanlike job, and that as between his views and mine, I would have to go along with him because, as I say, I am not an economist in that regard and in a position to comment one way or the other. But in discussions with Mr. Snavelly—and we had a great many, and we worked very closely together—he convinced me that he was being pretty sound.

• 1040

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, one final question as I presume my time is nearly up.

To return to the recommendations of the commission on the duties and organizational powers of the Prairie Rail Authority, the report says at page 93:

Before making an order for abandonment of any line under its jurisdiction, the Prairie Rail authority will cause a hearing to be held in the locality of the line proposed for abandonment . . .

The Prairie Rail Action Committee has made several recommendations for abandonment and has held no hearings whatsoever. In fact, the chairman of that bunch of quacks says there would be no point in holding hearings; they would just get a rehash of what was said to Hall. However, if the Prairie Rail Action Committee's recommendations are acted upon, they go to the CTC, which has already recommended two abandonments in Manitoba, and no hearings were held by them either.

In view of the fact that we have a double-barrelled mechanism under the present régime of the PRAC and the CTC, what would be your view as to the holding of public hearings for any individual line under consideration for abandonment? And since we are stuck with both PRAC and CTC at the moment, which do you think would be the best vehicle to hold public hearings, if you think they should hold public hearings?

Mr. Hall: Let me put it this way. To the extent that Professor Anderson said he was not holding public hearings, he had access to our entire record. I met with Professor Anderson and went into the matter at some length with him and his commissioners. To have hearings within a year of one another might not have seemed too necessary, but the whole thing is foreign to what the commission had in mind. We are talking of hearings here after 1981.

Mr. Benjamin: Right on. Right on.

Mr. Hall: At that stage it would not be necessary to have a full-blown commission again. As each individual item came up

[Traduction]

pour les investissements en avoirs ou de 20 p. 100 pour les coûts en capital avant imposition, que recommande M. Snavelly, sont exagérés et inciteraient le gouvernement à ne pas prendre la décision qu'il faut pour appliquer votre recommandation?

M. Hall: Je ne m'y connais pas suffisamment en sciences économiques pour répondre à votre question. La commission et moi-même avons reconnu que M. Snavelly s'acquitte de sa tâche avec compétence et à choisir entre ses opinions et les miennes, je choisirais les siennes, car moi, je ne suis pas économiste et je ne peux donc même pas faire d'observations. J'ai discuté plusieurs fois avec M. Snavelly et nous avons travaillé en très étroite collaboration et il a réussi à me convaincre du bien-fondé de ses idées.

M. Benjamin: Une dernière question, monsieur le président, car mon temps est presque écoulé.

Pour en revenir aux recommandations de la Commission concernant les fonctions et les pouvoirs organisationnels de l'administration des chemins de fer des Prairies, le rapport dit à la page 93:

Avant d'émettre une ordonnance d'abandon de toute ligne relevant de sa compétence, l'administrateur des chemins de fer des Prairies demandera qu'une audience soit tenue dans la municipalité où on propose d'abandonner la ligne . . .

Le Comité d'action des chemins de fer des Prairies a fait plusieurs recommandations concernant l'abandon des lignes de chemins de fer, mais n'a tenu aucune audience. Le président de ce groupe de charlatans a même dit que cela ne servait à rien de tenir des audiences, qu'on entendrait simplement ce qui avait déjà été dit à la Commission Hall. Toutefois, si les recommandations du Comité d'action des chemins de fer des Prairies sont exécutées, elles sont adressées à la CCT, qui a déjà recommandé deux abandons au Manitoba et n'a tenu non plus aucune audience.

Comme nous disposons, aux termes du présent régime, d'une arme à deux coups, le CACP et la CCT, quelle serait votre opinion sur les audiences publiques pour toute ligne qu'on envisage d'abandonner? Étant donné que nous devons compter avec le CACP et la CCT présentement, lequel des deux organismes serait à votre avis le meilleur pour tenir des audiences publiques, si vous croyez qu'il devrait y en avoir?

M. Hall: Je vais vous expliquer cela. Le professeur Anderson a déclaré qu'il ne tiendrait pas d'audiences publiques, et pourtant il avait accès à tous nos dossiers. J'ai rencontré le professeur Anderson et j'ai discuté longuement de cette question avec lui et avec ses commissaires. Cela ne semblerait pas vraiment nécessaire de tenir des audiences à une année d'intervalle, mais tout cela était bien différent de ce que la Commission avait dans l'idée. Nous discutons maintenant d'audiences après 1981.

M. Benjamin: Très bien.

M. Hall: A ce moment-là, il ne serait plus nécessaire d'avoir de nouveau une commission qualifiée. Au fur et à mesure

[Text]

for consideration, the PRA people, a provincial representative and a municipal representative would deal with that local situation. There would be no automatic abandonment on this 2,300 miles even after 1981.

Mr. Benjamin: If I may make a correction, Mr. Chairman, in a figure I cited when I mentioned the Colonsay subdivision, the portion of track that PRAC wants to abandon is 107,000 bushels per mile. Mr. Anderson says he is going to judge these lines on simple economic terms. I do not know how simple he has got, but 107,000 bushels a mile is as heavy as some mainline tracks.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Murta.

Mr. Murta: Justice Hall, allusions have been made twice this morning to another government study into the whole area of grain-handling. As yet, it is not exactly clear what areas the study will take place in or even who will do the study, although it has been implied that possibly somebody outside of Canada may be brought in to have a look at the whole grain-handling-transport-labour situation again.

On the basis that studies really do not move grain but railways supposedly do, were you consulted at all before the announcement was made, given that if your recommendations were taken, presumably a lot of the groundwork that this other study will go over will very likely go over the same kind of recommendations you have talked about in your report? Have you had any consultation on or input into this proposed new study? Could you comment on it from your own point of view in terms of the Hall Commission itself; of whether it will really be going over the same ground that you went over before?

Mr. Hall: All I have had is the newspaper reference to the matter. I think it was Mr. Goodale that was speaking of it. That is the report I saw. There may have been some others.

As I read the article—and I am subject to correction on that because some of us are not quoted entirely in context at times—the idea appears to be a study of the grain car problem and the delivery system. I think I can say before the Commission that we went fully into that subject, and anyone who reads Chapter 9 of the report, I think, will get all the information that a new commission will ever find.

• 1045

Mr. Murta: I believe at the present time there is approximately 17 to 19 days average turnaround time on cars that are shipped out of the prairies to unload and return. How much wastage or excess did you find in that particular segment of your investigation? In other words, can that be reduced significantly, because over the past 20 years turnaround time in cars has not come down really appreciably.

Mr. Hall: If you go to page 172 you will find table 6-5 where the car cycle of 22.9 days is dealt with: empty 1.4 per cent. 1.4 days. 6 per cent. Loaded 7.4 per cent. Unloading 13 per cent.

[Translation]

qu'un article devra être étudié, les gens de l'ACP, un représentant provincial et un représentant municipal, pourront étudier la situation locale. Il n'y aurait plus d'abandon automatique sur cette distance de 2,300 milles après 1981.

M. Benjamin: Permettez-moi d'apporter une correction, monsieur le président, dans le chiffre que j'ai cité alors que je parlais de la sous-division de Colonsay, la portion des voies que le CACP désire abandonner; il s'agit de 107,000 boisseaux par mille. M. Anderson a déclaré qu'il jugera ces lignes purement sur le plan économique. Je ne sais pas si c'est aussi simple que cela, 107,000 boisseaux par mille me semblent un trafic aussi élevé que celui qui passe par certaines lignes ferroviaires importantes.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Murta.

M. Murta: Monsieur le juge Hall, on a fait allusion, à deux reprises ce matin à l'étude d'un autre gouvernement sur la manutention des grains. On ne sait pas encore qui fera cette étude ni quels domaines elle englobera, même si on a laissé entendre que quelqu'un de l'extérieur viendrait au Canada jeter un coup d'œil à l'ensemble de la manutention des grains, du transport, et de la main-d'œuvre.

Étant donné que les études ne servent pas vraiment au transport des céréales, ce que les chemins de fer sont censés faire, vous a-t-on consulté avant de faire cette annonce; car si vos recommandations étaient mises en vigueur, une bonne partie de votre travail de base serait probablement repris par cette autre étude qui arrivera probablement aux mêmes recommandations soumises dans votre rapport? A-t-on communiqué avec vous, avez-vous fait un apport quelconque à ce nouveau projet d'étude? Pouvez-vous nous dire quelle est votre opinion du point de vue de la Commission Hall, croyez-vous que l'étude reprendra des choses que vous avez déjà faites?

M. Hall: Tout ce que je sais de cette étude, c'est ce que M. Goodale a dit avoir lu dans les journaux. C'est le rapport que j'ai vu. Il y en a peut-être eu d'autres.

D'après ce que j'ai lu—qu'on me reprenne si je me trompe, car certains d'entre nous sommes souvent cités hors contexte—il y aura une étude sur le problème des wagons pour le transport des grains et sur le système de livraison. Je puis dire devant la Commission que nous avons étudié ce sujet en profondeur et quiconque lit le chapitre 9 du rapport y trouvera tous les renseignements qu'une nouvelle commission pourrait trouver.

M. Murta: Je crois qu'actuellement il faut de 17 à 19 jours pour le retour des wagons qui sont envoyés dans les Prairies, pour qu'ils puissent décharger leurs cargaisons et revenir. Quelle perte de temps ou d'excédent a été relevé dans ce domaine en particulier lors de votre enquête? Autrement dit, ce temps peut-il être sensiblement réduit, puisqu'au cours des 20 dernières années le temps de retour des wagons n'a pas vraiment diminué.

M. Hall: Regardez à la page 172, vous verrez au tableau 6-5 que le cycle des wagons est de 22.9 jours. Wagons vides 1.4 p. cent. 1.4 jours. 6 p. cent; chargés 7.4 p. cent. Chargement 13

[Texte]

Loading 13 per cent. Standing in yards loaded 25 per cent. Standing in yards empty 34 per cent.

Now, that is where we thought some improvement could be made, where they are standing either unloaded or loaded. Translated into days, standing in yards empty is 7.9 days and standing in yards loaded is 5.7 days. On the road, loading, unloading, etc. comes to about 9 days.

Mr. Murta: In terms of the number of recommendations, Mr. Justice Hall, that you made—there were over 90 recommendations—do you have the figures available as to the number of recommendations that have been acted upon at the present time and just what the status of your report is in that regard?

Mr. Hall: No, I cannot give you those. I never made the computation.

Mr. Murta: I see.

Mr. Hall: It would be easier to make the computation from the other angle of those that have, rather than those that have not.

Mr. Murta: I am sorry. What recommendations have been acted upon? I guess that is what I meant.

Mr. Hall: There are some that have been acted upon in part, some to a greater measure, some to a lesser one and some that let us say would appear to me to be good. For instance, the idea of developing a western component of CTC which Mr. Lang has mentioned on a number of occasions would appear to me to be one of the vital things that have been begun and should be continued, without any further investigation of it either I might say. I think that appears to be penchant of the day.

You have a recommendation; you do not put it into effect. You have another study to see if the recommendation should be carried on or not. Like we used to in court; you appeal finally to the final court of appeal.

Mr. Murta: In terms of the CTC—you touched on it—a good many people feel that the prairie rail authority is still the right vehicle to use, the right way to go, and the prairie rail action committee appears to be set up for no other reason than the abandonment of rail lines or, I suppose, looking into the abandonment of rail lines. Can you give us your assessment of rail lines. Can you give us your assessment of the job the CTC is doing or has done—I guess that would be better—in Western Canada?

This seems to be one of the reasons . . .

• 1050

Mr. Hall: The CTC.

Mr. Murta: The CTC, the Canadian Transport Commission. This seems to be one of the reasons your recommendation possibly was not acted upon by the government. The government appears not to want anything to over-ride any authority that the Canadian Transportation Commission may have. I am

[Traduction]

p. cent. Déchargement, 13 p. cent. Temps d'attente dans les gares de triage, chargés 25 p. cent. Temps d'attente dans les cours de triage, vides 34 p. cent.

C'est là qu'il pourrait y avoir, à notre avis, une amélioration, alors que les wagons attendent, chargés ou vides. Traduite en jours, cette attente dans les cours de triage, des wagons vides, est de 7.9 jours, et le temps d'attente dans les cours, chargés, 5.7 jours. Pendant le voyage, pour le chargement, déchargement, etc., à peu près 9 jours.

M. Murta: Vous avez fait plus de 90 recommandations, monsieur le juge Hall; alors, savez-vous combien de recommandations ont été mises en vigueur à ce jour, et où en est votre rapport actuellement?

M. Hall: Non, je ne pourrais pas vous le dire. Je n'en ai jamais fait le calcul.

M. Murta: Je vois.

M. Hall: Il serait plus facile de faire le calcul des recommandations qui ont été mises en vigueur que celui des recommandations qui ne l'ont pas été.

M. Murta: Excusez-moi. Quelles recommandations ont été mises en vigueur? C'est ce que je voulais dire.

M. Hall: Certaines ont été appliquées partiellement, d'autres presque totalement, d'autres un peu moins et, pour d'autres, la situation semble très bonne. Ainsi, par exemple, l'idée de mettre au point une composante de la société pour l'Ouest, que M. Lang avait mentionnée à plusieurs reprises, me semble une des choses essentielles qui sont lancées et qu'il faudrait continuer; j'ajouterais sans faire d'autres enquêtes dans ce domaine, car la tendance est aux enquêtes de nos jours.

Nous faisons des recommandations, mais on ne les met pas en vigueur. Il faut une autre étude pour voir si les recommandations doivent être exécutées ou non. Comme nous avons l'habitude de dire au tribunal, il faut finalement faire appel en dernière instance.

M. Murta: Vous avez parlé de la CCT; bien des gens croient que l'administration des chemins de fer des Prairies est l'instrument qu'il faudrait utiliser, là où il faudrait agir. Le Comité d'action des chemins de fer des Prairies ne semble pas avoir été créé pour rien d'autre que de prévoir l'abandon des lignes de chemins de fer ou, je suppose, pour en étudier l'abandon. Pouvez-vous évaluer le travail que fait, ou qu'a fait la CCT dans l'ouest du Canada?

Ce semble être une des raisons.

M. Hall: La CCT.

M. Murta: La CCT, la Commission canadienne des transports. C'est probablement une des raisons pour lesquelles vos recommandations n'ont pas été mises en vigueur par le gouvernement. Le gouvernement ne semble pas vouloir qu'une autre autorité ait préséance sur la Commission canadienne des trans-

[Text]

wondering whether or not that is a correct assessment and could you comment on the actions in the past of the Canadian Transportation Commission?

Mr. Hall: You know that is an area in which maybe a study could be made. It would be a study in slow motion.

On the representations we had from the Canadian Pacific Railway and others as to applications they had made to improve their trackage through the mountains, they simply had to say that they could not understand the delays. What is needed is a western component of CTC that will have executive authority to act on problems in Western Canada, not a branch office of CTC with occasional visitations and that kind of thing.

Mr. Murta: May I ask one more question?

The Chairman: Last question, Mr. Murta.

Mr. Murta: There seems to be some confusion over whether or not you have been able to or the commissioners themselves have been able to sit down with the Minister and his officials and in effect go over your report with them. It is one thing to read a report such as this; it is another thing to talk with the people that made that report. Has this happened? Have you had that kind of direct contact, which is so necessary in a report that is as important as this one?

Mr. Hall: Well, until two weeks ago, I had had no discussions neither, to my knowledge, had any members of the commission. I think there was one exchange of correspondence with Mr. Forbes but the answer is no. And I think the unfortunate part of that is that the Minister or his advisors did not really understand the concept of the Prairie rail authority because, when the Minister went to the grain people in Regina, the report came out that the industry was against PRA. The only conclusion I could come to personally was that they had not understood it or it had been improperly put to them. The PRAC concept could not have come about if those who studied it had understood that it would not take effect, in so far as abandonment and that kind of thing, until after 1981. The commission did not envisage PRA—these initials are confusing, you know. That is one of the most sure things we would be able to say; we did not have PRA but we had PRAC, and some people might get the notion that that is what the commission recommended.

The Chairman: Thank you, Mr. Murta.

Mr. McIssac.

Mr. McIssac: Thank you very much. I would like to get back to one point that Mr. Justice Hall made reference to in his very early opening remarks and that is the fact that he has heard very few complaints from the local people or local communities across the prairies and I want to say that I think that is by far one of the great achievements of the commission in dealing with this whole question which is very complex, as we can see this morning; that is in relieving a great number of apprehensions and concerns and fears regarding branch lines and all the questions that arise therefrom. So to me that is one of the great achievements and I congratulate the Commission

[Translation]

ports. Je ne sais pas si c'est une bonne évaluation de la situation. Je voudrais bien savoir ce que vous pensez des mesures prises dans le passé par la Commission canadienne des transports.

M. Hall: C'est peut-être un domaine où il faudrait faire une étude. Ce serait une étude au ralenti.

Nous voyons d'après les instances reçues de la Société des chemins de fer du Pacifique canadien et de d'autres au sujet de leur projet d'amélioration des lignes de chemins de fer à travers les montagnes, qu'ils ne peuvent tout simplement pas comprendre ces retards. Ce qu'il faudrait c'est une composante de la Société pour l'Ouest qui aurait le pouvoir d'agir lorsqu'il y a des problèmes dans l'Ouest. Ce ne serait pas une filiale de la société qui ne ferait des visites que de temps en temps.

M. Murta: Puis-je poser une autre question?

Le président: Ce sera votre dernière, monsieur Murta.

M. Murta: On ne semble pas trop bien savoir si vous ou les commissaires avez pu vous asseoir avec le ministre et les hauts fonctionnaires pour revoir votre rapport. C'est une chose que de lire un rapport comme celui-ci, mais c'en est une autre d'en discuter. Est-ce que cela s'est produit? Avez-vous eu ces contacts directs qui sont tellement nécessaires pour un rapport de cette importance?

M. Hall: Jusqu'à il y a une quinzaine de jours, je n'avais eu aucune discussion et, à ma connaissance, les membres de la Commission n'en avaient pas eu non plus. Je crois qu'il y a eu échange de correspondance avec M. Forbes, mais la réponse est non. Ce qui est dommage, c'est que le ministre ou ses conseillers n'ont pas vraiment compris le concept de l'amendement des chemins de fer des Prairies car, lorsque le ministre a rencontré les gens du secteur des grains à Regina, il paraît que l'industrie était contre l'ACP. Personnellement, la seule conclusion que je puisse tirer, c'est qu'ils n'ont pas compris le concept ou qu'il leur a été mal expliqué. Le concept de l'ACP n'aurait pu être adopté si ceux qui l'ont étudié avaient compris qu'il ne serait pas mis en vigueur pour l'abandon des lignes de chemins de fer, par exemple, avant l'année 1981. La Commission n'avait pas prévu l'ACP, et tous ces sigles sèment un peu la confusion. C'est une des choses que nous pouvons dire avec certitude: nous n'avions pas l'ACP mais nous avions la CACP et certains pourraient croire que c'est ce que la Commission avait recommandé.

Le président: Merci, monsieur Murta.

Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: Merci. Je voudrais revenir à ce qu'a dit M. le juge Hall dans son préambule, qu'il avait entendu très peu de plaintes localement, ou des municipalités dans les Prairies. À mon avis, c'est une des plus grandes réalisations de la Commission d'enquête sur cette question fort complexe, et nous pouvons le constater ce matin. Elle a permis de dissiper beaucoup d'apprehension, d'inquiétude et de crainte au sujet des lignes secondaires et de toutes les autres questions qui s'y rattachent. C'est là une des plus grandes réalisations de la Commission et je l'en félicite. Je félicite également le juge Hall. C'est réelle-

[Texte]

and Justice Hall for that achievement in that respect. I think it was a real step in that sense. We are now looking at, able to look at, and everybody has a much better understanding of, the individual aspects of the whole question.

• 1055

There are a couple of questions that have already been touched on by others here this morning on which I would like some elaboration. I think you mention it in the report on page 167 with respect to the purchase of hopper cars. It concerns your feeling that the federal government should not be in the business of buying hopper cars in that sense, that the federal government should write the cheque or cheques directly to the railroad to make up that shortfall of revenue that everybody is aware is there. Going back to the 1967 National Transportation Act and the decision at that time of this Parliament—I am sure there were some members here—the decision, in essence, to the railroads was; look, if you are losing money on a branch line, apply for abandonment, we will put in a branch line subsidy. It is now up over \$100 million, I forget the figure for the current year.

You, yourself, Justice Hall, made mention of the difficulty in getting the railroad even to resolve a pretty obvious situation, the Calgary-Edmonton thing. It seems to me—and I say we, as taxpayers and western Canadians—that getting the railroads to put any of that branch line subsidy money where it should have gone, into equipment and into renewing these branch lines, has not happened. To me, that is the justification for putting pretty definite tags and directions, if you like, on money going from the Government of Canada to the railroads for the purpose, mind you, of making up that shortfall. You must have looked at that. I know you have been aware of it. How would you avoid the problems of the past in that respect—indeed to getting the kind of system we want by transferring funds without pretty specific direction in the case of hopper cars and in the case, at the moment, of funds going to the railroads on behalf of certain lines, or a work program that is agreed to?

Mr. Hall: In a way that presupposes that we have an incompetent and a not responsive management of the railways. For some reason or other, Mr. Snively was asked to comment on that very matter and, as you know, he says in his report that if you give the CPR or the CNR money in one cheque, they are not going to be very competent, but if they get it in a number of small cheques from the customers, they will be extremely efficient, which seems to me a condemnation of the management and if that is the kind of management we have, let us throw them out and get some better management. So far as the CPR is concerned, if the CNR operates efficiently, then CPR is going to do the same. I cannot visualize Ian Sinclair throwing money away.

Mr. McIsaac: No, I am not questioning that. I am just questioning the experience we can look back at. He did not throw it in the way of rebuilding some of those lines and improving some of the equipment. I question whether we could

[Traduction]

ment un progrès. Nous voyons maintenant, nous pouvons tous voir et mieux comprendre tous les aspects de la question.

Je voudrais poser quelques questions qui ont déjà été soulevées par d'autres ce matin, mais j'aimerais des précisions. Vous avez mentionné la page 167 du rapport, l'achat de wagons-trémies. Ma question a trait à votre opinion que le gouvernement fédéral ne devrait pas acheter des wagons-trémies, qu'il devrait émettre le ou les chèques directement aux sociétés de chemins de fer pour suppléer au manque de recettes que nous connaissons tous. Pour revenir à la Loi nationale sur les transports de 1967 et à la décision qu'avait prise à ce moment-là le Parlement, je suis certain que certains députés ici en faisaient partie, cette décision revenait à dire que si vous perdez de l'argent sur une ligne secondaire, faites une demande d'abandon, nous allons vous accorder une subvention pour une ligne secondaire. Nous en sommes maintenant à plus de 100 millions de dollars, j'oublie le chiffre exact pour l'année en cours.

Vous avez mentionné vous-même, monsieur le juge Hall, la difficulté d'obtenir que les chemins de fer règlent un problème bien évident, la situation Calgary-Edmonton. Il me semble—et je parle en réalité au nom des contribuables de l'Ouest canadien—qu'il n'a pas été possible d'obtenir que la société de chemin de fer place cet argent des subventions dans les lignes secondaires là où il devrait s'appliquer, dans l'équipement et le renouvellement des lignes secondaires. A mon sens, c'est pourtant bien pour cela que nous donnons des directives et une orientation assez stricte, si vous voulez, pour que l'argent que le gouvernement du Canada verse aux chemins de fer compense ce manque. Vous avez dû étudier la situation. Je sais que vous êtes au courant. Comment pouvez-vous éviter les problèmes du passé dans ce domaine, pour que nous obtenions le genre de système que nous voulons, en transférant des fonds sans directive précise dans le cas des wagons-trémies et dans le cas, pour l'instant, des crédits accordés aux sociétés de chemins de fer pour des lignes secondaires, pour un programme de travail accepté?

M. Hall: Vous prenez pour acquis que nous n'avons pas une direction compétente et responsable dans les sociétés de chemins de fer. Pour une raison ou pour une autre, on a demandé à M. Snively de parler justement de cette question. Il a dit dans son rapport, vous le savez sans doute, que si vous remettez un seul chèque au CN ou au CP, les sociétés ne feront pas preuve de compétence, mais si elles obtiennent un certain nombre de petits chèques des clients, elles seront extrêmement efficaces. Cela me semble condamner la direction. Si c'est là le genre de direction que nous avons, il faut s'en défaire et en trouver une nouvelle. Pour ce qui est du CP, si le CN fonctionne efficacement, le CP fera de même. Je ne peux pas m'imaginer qu'Ian Sinclair jette l'argent par les fenêtres.

M. McIsaac: Non, ce n'est pas ce que je crains. Je voulais savoir quelle était notre expérience. Il n'a pas gaspillé l'argent, il a reconstruit certaines lignes et amélioré l'équipement. Je me

[Text]

expect to see it go to those directions from here on when it really has not in the past.

• 1100

An hon. Member: Make them do it. The government can help the farmers.

Mr. McIsaac: Okay, make them do it, or, as Mr. Justice Hall said, change the management. But . . .

Mr. Hall: If it has not been done with the CPR, there is always the possibility that maybe the nation can handle it better than they.

I want to come back to that thing you mentioned, widening that, like the Calgary-Edmonton affair. If the CTC has been on their job, they would have done that years ago. That bypass between Calgary and Edmonton has been a matter of public discussion in Western Canada for years.

Mr. McIsaac: For many years, that is right.

Mr. Hall: And the CTC had the power to do it.

Mr. McIsaac: Okay.

On another point with respect to the Crow rate, the statutory rate, and the extension of that to—rapeseed was mentioned—other farm products. I am looking at it from the point of view of the meat industry in Western Canada.

Mr. Hall: Yes.

Mr. McIsaac: I would like to have your comments on the cost of that, the implications of it, whatever elaboration you would care to give.

Mr. Hall: I think that is a very fair question, Mr. McIsaac, because there has been misrepresentation as to what the Commission said, that the Crow rate should be applied. The Commission said that there should be a Crow-related rate in terms of the livestock industry. In that sense, our economists—and I never raised a live steer or one that was not live, so I have to take somebody else's word for this—say that in the matter of translating the transportation costs in terms of raising a live steer and butchering it on the Prairies, the 1,050-pound, the average top-priced steer, dresses out at 550 pounds and is shipped to the markets as what is known as boxed-beef category. That would apply to pork, and so forth, but they get this name of boxed. It takes some 4,000 pounds of barley, the livestock economists told us, to get that 1,050-pound steer in shape for the market, and he dresses out at 550 pounds. What we were trying to do was to relate that to what it would cost to move that, because if that steer does not eat it for him to grow, it is going to be shipped out by train. The more cattle you feed and process on the Prairies the less grain there is to be exported, so you get a relationship then between those two.

Various totals—and I am going to come to totals—have been given. It is estimated that something in the neighbourhood of \$12 million—\$12.074, but some of this is guesswork—\$12 million in the beef industry and \$1 million or so in the pork industry would make that equation, balancing off as

[Translation]

demande si nous pouvons compter que l'argent sera bien placé là où il doit l'être alors que cela ne s'est pas fait dans le passé.

Une voix: Obligez-les à le faire. Le gouvernement peut aider les agriculteurs.

M. McIsaac: C'est cela, obligez-les à le faire ou, comme l'a dit le juge Hall, remplacez la direction. Mais . . .

M. Hall: Si le CP ne l'a pas encore fait, il est toujours possible que le pays lui-même s'en occupe mieux.

Je voudrais revenir au problème de Calgary-Edmonton. Si la Commission des transports avait effectué son travail, il aurait été résolu depuis longtemps. En effet, cette liaison entre Calgary et Edmonton fait l'objet de discussions publiques depuis des années, dans l'Ouest du pays.

M. McIsaac: Exactement, depuis des années.

M. Hall: Et la Commission des transports avait les pouvoirs nécessaires.

M. McIsaac: Très bien.

J'aimerais maintenant poser une question au sujet de l'application éventuelle du tarif de la Passe du Nid-de-corbeau à d'autres produits agricoles, comme le colza, qui a été mentionné. Je voudrais envisager le problème du point de vue de l'industrie de la viande dans les provinces de l'Ouest.

M. Hall: D'accord.

M. McIsaac: J'aimerais donc vous demander quels pourraient être les coûts et les conséquences d'une telle décision.

M. Hall: Je crois que c'est une question très pertinente, monsieur McIsaac, car les propos de la Commission à ce sujet n'ont pas été correctement rapportés. En effet, nous avons dit que l'industrie de l'élevage du bétail devrait bénéficier d'un tarif relié au tarif de la Passe du Nid-de-corbeau. Selon nos économistes, un bœuf de 1,050 livres élevé dans les Prairies, puis abattu sur place, rend en moyenne 550 livres de bœuf abattu. Évidemment, je n'ai jamais élevé de bœuf dans ma vie et je suis donc obligé de les croire sur parole. Cela dit, cette viande est expédiée sur les marchés en boîtes de carton, ce qui est également le cas pour le porc, par exemple. Or, toujours selon nos économistes, il faut 4,000 livres d'orge pour produire ce bœuf de 1,050 livres qui donnera 550 livres de viande consommable. Ce que nous essayons de faire est donc de rattacher le coût du transport d'une telle quantité de grains, sur la même distance, car, si le bœuf ne les mangeait pas sur place, il faudrait les expédier par le train. Plus on élèvera de bétail dans les Prairies, moins il faudra transporter de grains fourragers, ce qui signifie qu'il y a un rapport direct entre les deux.

Sans vous donner plus de détails, je vais vous indiquer quelles ont été nos conclusions chiffrées. On considère qu'une somme d'environ 12 millions de dollars pour le bœuf et 1 million de dollars pour le porc correspond à la différence qu'il y a entre l'expédition de bétail sur pied pour l'abattage dans

[Texte]

between shipping livestock, live animals to be finished in Eastern Canada and processed there, as distinct from finishing them on the Prairies and shipping the processed product eastward.

The Chairman: Thank you, Dr. McIsaac.

Mr. Malone.

Mr. Malone: Thank you very much, Mr. Chairman. I would like just to start with one smaller problem, but I think it is one that surfaced after your report was tabled. It deals with who should acquire the lands from abandoned railways, whether that ought to be the provinces or the federal government. There has been, obviously, as we observed in press reports, a dispute arising from that question. I wonder if Mr. Justice Hall would make comment as to any preferences he sees in that regard, on that whole issue of the land acquisition.

• 1105

Mr. Hall: The commission's recommendation was that the land should go to the province and that the province would deal with the municipalities—use it for road allowances or power corridors, things of that kind. As a matter of fact, we did not regard the matter as anything of really great importance because we were abandoning 2,000 miles. A right-of-way, a 100-foot right-of-way across a section of land comes out at about 12 acres, so the total involved was some 24,000 acres. Having regard to the millions of acres of farmland in western Canada, I can only say that is peanuts. Besides, it was still peanuts if it was all farmland, but you go through sloughs, you go up and down hills and you go through a lot of non-agricultural land. It just did not occur to us that there would be any issue about it at all. I have spoken to all members of the commission about this and they are amazed that controversy should have been developed between the provinces and the Transport department over such a very petty matter.

Mr. Malone: Thank you very much. I would like to go to the question relating to hopper cars versus boxcars, the number of boxcars we are having going into retirement out of necessity or out of preference. I would take it that you hold the view that we cannot run a rail system with all hopper cars. We seem to be moving to a greater and greater decrease in the number of boxcar supply and to an increase in hopper-car supply. Could you expand any thoughts that you might have on the need for light-rail branch lines and what happens if we get too many or the wrong ratio of hopper cars versus boxcars? Is there a ratio which you think we ought to have?

Mr. Hall: To begin with, I think that the more hopper cars you have, the better. That does not mean to say that you are going to scrap the several thousands of boxcars that both the CN and the CP have. As of late 1976, where some 21,700 cars owned by the railways and an additional 3,202 hopper cars were coming into play, there were about 25,000 grain-carrying cars available. Of these the CN had 11,600 standard boxcars in 1974—now that number does go down through just a passage of time—and pretty well the same figures with the CP. But there is no suggestion that all of these are going out at the one time or that many of them are not repairable.

[Traduction]

l'Est du Canada et l'abattage dans les Prairies, pour l'expédition des pièces de viande vers l'Est.

Le président: Merci, monsieur McIsaac.

Monsieur Malone.

M. Malone: Merci beaucoup, monsieur le président. Je commencerai par un problème un peu moins important, qui est apparu après le dépôt de votre rapport. Il s'agit de savoir qui, des provinces ou du gouvernement fédéral, devrait acquérir les terrains abandonnés par les sociétés de chemins de fer. Comme vous le savez certainement, cette question a déjà fait l'objet de conflits entre les deux niveaux de gouvernement, lesquels ont déjà été rapportés par la presse. Pourriez-vous donc nous dire, monsieur le juge Hall, si vous avez des préférences à ce sujet?

M. Hall: La recommandation de la Commission est que ces terrains aillent à la province, celle-ci négociant avec les municipalités pour y aménager des servitudes de passage, pour des routes, des lignes électriques, etc. Ceci dit, nous n'avons pas accordé beaucoup d'importance à cette question puisque les terrains concernés sont relativement limités. En effet, sur une longueur de 2,000 milles, une servitude de passage de 100 pieds de large représente environ 24,000 acres. Étant donné les millions d'acres de terrains agricoles existant dans l'Ouest du pays, c'est absolument insignifiant. En outre, il faut considérer qu'une partie de ces terrains est inutilisable pour l'agriculture, parce qu'il y a des ravins, des collines, etc., ce qui réduit encore l'importance de l'affaire. J'ai discuté de cette question avec tous les membres de la Commission, et ils ont été très surpris de voir qu'une controverse pouvait s'engager entre les provinces et le ministère des Transports sur une question aussi mineure.

M. Malone: Merci beaucoup. J'aimerais maintenant revenir aux wagons à trémies par opposition aux wagons couverts, et au nombre de wagons couverts qui ont été retirés de la circulation par choix ou par nécessité. Si je vous comprends bien, vous estimez qu'on ne peut pas exploiter un système de transports de chemins de fer avec uniquement des wagons à trémies. Or, on semble réduire sans cesse le nombre de wagons couverts pour augmenter celui des wagons à trémies. Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez des conséquences éventuelles pour certaines voies secondaires et s'il existe un rapport idéal entre le nombre de wagons couverts et celui de wagons à trémies que nous devrions avoir?

M. Hall: Pour commencer, je vous dirai que plus on a de wagons à trémies, mieux cela vaut. Ceci ne signifie cependant pas qu'il faille envoyer à la ferraille les milliers de wagons couverts que possèdent aujourd'hui le CN et le CP. Fin 1976, nous avions 21,700 wagons couverts et 3,202 wagons à trémies, ce qui représente environ 25,000 wagons pour le transport des céréales. Sur ce nombre, le CN avait 11,600 wagons standards en 1974 et le CP à peu près autant. Évidemment, ces chiffres ne cessent de diminuer depuis. Ceci dit, personne n'affirme qu'il faut se débarrasser complètement des wagons couverts ni qu'aucun ne peut être réparé.

[Text]

• 1110

What the commission recommended was that a number of these would necessarily have to be retained because it was not businesslike to suggest that every branch line should have 100-pound rail, which is necessary if we are going to use the hopper cars exclusively, and that many of these 2,300 lines that were left in abeyance would never justify the expenditure of rehabilitation to the same standard as would a main line. Just like highways—and they have a four-lane highway from Calgary to Edmonton but you would not have a four-lane highway from point A and B that had only a hundred population at either end. Common sense was, in our judgment, to be the determining factor, and there is no place that we have found more common sense than in the farming communities of Western Canada, so there must be some boxcars of these standard boxcars remaining, and they will eventually disappear as the lines upon which they are being used disappear. Eventually we may well come to have an entire fleet of hopper cars, just as they have for the carrying of potash and the carrying of some other products, but potash is only carried on the main line except in Southern Saskatchewan, where it is carried by truck because they are not able to make an arrangement with the railways to carry the potash from Esterhazy to the American border.

Mr. Malone: I might go to another question, Mr. Chairman.

Your report did something that I think was a tremendous favour on the Prairies, and that was that it also included the idea of not just the handling of grain but the extension of the opportunities for the development of secondary industries on the Prairies. To what extent do you see that any slowness in the implementation of the recommendations of the report may have affected the development of secondary industries on the Prairies to this date?

Mr. Hall: There have been two. I think we will take the milling industry as the prototype. The quantity of wheat milled on the Prairies has been steadily declining in Western Canada, even though the population of Western Canada as such has not gone down proportionately out of line, and that came about through the fact that up to just a few months ago, the eastern miller bought his grain at Thunder Bay. Canada uses about 80 million bushels of grain a year for the domestic consumption, and generally speaking, we must remember that the accrual rate does not apply. The accrual rate is an export rate. It applies only to grain for export or flour that is milled and subsequently exported; that and some other items. But that is the idea. It is an export rate. The eastern miller buys his supplies, benefit of Crow at Thunder Bay. He transports that during the water season by boat, having the benefit of the subsidies that are available for the maintenance of the seaway, the Welland Canada and so forth.

Because the eastern miller buys during that shipping season, he stores it at Brockville, Montreal, Toronto, various places until he needs it, and the Wheat Board pays the storage on that grain from the time it is acquired in the local storage until it is used, at the rate of—I may be wrong in this figure because I am low—of one thirtieth of a cent a day until the

[Translation]

La Commission a recommandé de conserver un certain nombre de ces wagons, étant donné qu'il ne serait pas rentable d'installer des rails de 100 livres sur chaque voie de chemin de fer, ce qui serait indispensable si l'on utilisait exclusivement des wagons à trémies. Il ne serait en effet absolument pas justifié, sur un plan financier, d'amener les 2,300 voies secondaires laissées de côté aux mêmes normes que les voies principales. C'est le même principe que pour les autos. Il y a une autoroute à quatre voies entre Calgary et Edmonton, mais il serait idiot d'en aménager une entre deux villages de 100 habitants chacun. Selon nous, il importe ici de faire preuve de bon sens, et je puis vous dire que c'est parmi les agriculteurs de l'Ouest du pays que nous en avons trouvé le plus. Il faut donc qu'il y ait toujours certains wagons couverts, mais ils disparaîtront petit à petit, au fur et à mesure que les voies secondaires elles-mêmes disparaîtront. Il se peut fort bien que l'on se retrouve un jour avec uniquement des wagons-trémies comme cela se fait pour le transport de la potasse ou d'autres produits, mais il ne faut pas oublier que la potasse ne se transporte que sur les voies principales, sauf dans le sud de la Saskatchewan, où elle est transportée par camions, car il n'a pas été possible de se mettre d'accord avec les chemins de fer pour assurer le transport entre Esterhazy et la frontière américaine.

M. Malone: Je passerai maintenant à un autre sujet, monsieur le président.

Votre rapport a rendu un grand service aux provinces des Prairies, dans la mesure où il traitait non seulement de la manutention des céréales mais également de l'expansion locale des industries secondaires. Pensez-vous que la lenteur avec laquelle les recommandations du rapport sont appliquées ait pu affecter l'aménagement d'industries secondaires dans les Prairies, jusqu'à présent?

M. Hall: Il y en a deux à considérer et j'en prendrai une comme exemple, à savoir les meuneries. La quantité de blé transformé en farine, dans les Prairies, a régulièrement diminué malgré l'existence d'une population relativement stable, toutes proportions gardées. Ceci vient de ce que, jusqu'à il y a quelques mois, le meunier de l'Est achetait ses céréales à Thunder Bay. Le Canada consomme environ 80 millions de boisseaux de céréales par an et, généralement, leur transport n'entraîne pas l'application du tarif cumulatif, lequel ne s'applique qu'à l'exportation. Il peut s'agir d'exportation de céréales, de farine ou même d'autres produits. Le point important est qu'il s'agit d'un taux à l'exportation. Donc, le meunier de l'Est s'approvisionne à Thunder Bay, après avoir bénéficié du taux de la Passe du Nid-de-Corbeau. Il transporte ses céréales par bateau, pendant la bonne saison, profitant ainsi des subventions accordées à l'entretien de la Voie Maritime du Saint-Laurent, du Canal Welland, etc.

Étant donné qu'il s'approvisionne pendant la saison de navigation, il entrepose ses produits à Brockville, Montréal, Toronto ou ailleurs, jusqu'à ce qu'il en ait besoin, et la Commission canadienne du blé paie les frais d'entreposage, qui s'élèvent à un trentième de cent par jour jusqu'à ce que les céréales soient utilisées. Il se peut que ce chiffre ne soit pas

[Texte]

grain is used. It also paid the interest that the eastern miller pays for the grain that he buys during the shipping season, and this comes out of the producer's pocket in Western Canada.

• 1115

Since the report, and I must say this is one of the things that has to be commended, the Wheat Board has raised the price of wheat to the eastern miller at Thunder Bay by 10 cents a bushel. Whether that equates to what they pay for storage and for interest, I am not in a position to say but it is a considerable measure of relief that has come about through the action of Mr. Lang and the department.

The Chairman: Thank you, Mr. Malone. Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Thank you very much, Mr. Chairman. First of all, Mr. Chairman, I would like to deal with one point that Dr. McIsaac dealt with and Justice Hall was commenting on for the last portion of his answers to Dr. McIsaac about the proposed subsidies in relation to the movement of box beef as you were describing. You mentioned the figures of \$12 million on beef and \$1 million on pork.

Mr. Hall: At the present consumption.

Mr. Goodale: Right. I take it that those figures would be your economists' analysis of how much infusion of money from the federal treasury would be required to establish this relationship you were describing between the movement of barley or a movement of an equivalent amount of meat. I just want to clarify the point that you were referring then to that form of subsidization in relation to those box meats only. You were not referring to subsidization with relation to the movement of other forms of the same product.

Mr. Hall: I do not know. You either export processed beef or hides or something. I do not know what you mean by other aspects of it. What would be conceived of is that a tannery industry would arise in western Canada, a number of ancillary industries would arise if the system of processing beef in western Canada should come about in much larger measure. As a matter of fact, there is a tannery being proposed at Dundurn, as you may know.

Mr. Goodale: That is right. That is right. In arriving at the figures you had in mind of \$12 million dollars and \$1 million, did your studies take into account the movement of meat products basically in parallel with the movement of grain that we have been moving at the subsidized rate? You just mentioned that the Crow rate does not apply to the movement of all grain in all directions; it has a rather peculiar historical development. It goes back a good many years as to what movements it applies to and those it does not. I think it might be useful for us to see the way that that \$12 million was arrived at and how closely it would result in a paralleling of the movement of meat with the movement of grain.

Mr. Hall: If you have farmer *a* and he has *x* number of pounds of barley, feed grain; he has two choices. He can feed it or he can sell it. Out attempt was to put him in some form of equation so that choosing one road would not cost him too much as distinct from having chosen the other road.

[Traduction]

tout à fait exact. Quoi qu'il en soit, la Commission paie également l'intérêt s'appliquant aux céréales achetées par le meunier de l'Est pendant la saison de navigation, ce qui sort de la poche des producteurs de l'Ouest.

Depuis la publication du rapport, et je dois dire que c'est là une conséquence heureuse, la Commission du blé a relevé de 8c. le boisseau le prix du blé pour le meunier de l'Est, à Thunder Bay. Que ceci corresponde au coût de l'entreposage et de l'intérêt, je ne puis le dire, mais il s'agit quand même d'une décision très positive, de la part de M. Lang et de son ministère.

Le président: Merci, monsieur Malone. Monsieur Goodale.

M. Goodale: Merci beaucoup, monsieur le président. Tout d'abord, j'aimerais revenir sur une question soulevée par M. McIsaac, c'est-à-dire sur l'idée d'attribuer des subventions au transport du bœuf emballé, comme vous avez dit. Si je me souviens bien, vous avez mentionné les chiffres de 12 millions de dollars pour le bœuf et de 1 million pour le porc.

M. Hall: Selon les taux de consommation actuels.

M. Goodale: C'est cela. Je suppose que ces chiffres correspondent, selon vos économistes, aux sommes que devrait fournir le Trésor fédéral pour rétablir l'équilibre que vous avez mentionné entre le transport de l'orge et un transport équivalent de viande. J'aimerais toutefois avoir des précisions sur le type de subventions qui pourraient s'appliquer au transport de la viande emballée seulement. En effet, vous n'avez pas mentionné de subventions applicables au transport d'autres types de viande.

M. Hall: Je ne sais si je puis vous donner des précisions. De toute façon, la viande se transporte, emballée, sous forme de carcasse, ou autrement. Je ne vois donc pas ce que vous entendez par les autres formes. Ceci étant, on peut imaginer qu'une industrie du cuir se développerait dans l'Ouest, ainsi que dans d'autres industries secondaires, si la viande de bœuf y était désossée et préparée. De fait, comme beaucoup d'entre vous le savent, il existe déjà un projet de tannerie à Dundurn.

M. Goodale: C'est exact. Pour arriver à ces chiffres de 12 et 1 millions de dollars, vos économistes ont-ils tenu compte des rapports pouvant exister entre le transport de la viande et le transport des céréales, à un tarif subventionné? Vous avez indiqué que le taux de la Passe du nid de corbeau ne s'applique pas au transport de toutes les céréales dans toutes les directions. En effet, du fait de circonstances historiques, il ne s'applique qu'à un certain type de transport. Il serait toutefois utile, pour nous, de savoir comment vous êtes parvenu à ce chiffre de 12 millions de dollars et dans quelle mesure il rétablit un équilibre entre le transport de la viande et le transport des céréales.

M. Hall: Prenez le cas d'un agriculteur ayant une certaine quantité d'orge ou de grain de provende dans sa grange. Il peut en faire deux choses: la donner en nourriture à son bétail ou la vendre. Notre étude était donc destinée à formuler une équation lui permettant de choisir celle de ces deux solutions n'entraînant pour lui aucune perte financière.

[Text]

Mr. Goodale: I think, we are all in agreement about the desirability of that objective and the kind of development that it could mean in secondary processing on the Prairies.

• 1120

I would like to deal for just a moment with your comments earlier about the Vancouver port operations task force that you envisaged in the report and you have described again this morning. I take it you would see that task force or task group as a very practical, technical operating group involving, as you described it, a body of expertise from all aspects of the industry, including the labour and management groups right in the port, basically to undertake a series of, again I describe them, technical or operational actions just as quickly as possible to help ease the pressure at Vancouver. Have I paraphrased your description of that task force more or less accurately? I would like a little more elaboration.

Mr. Hall: Except for the use of the expression "to ease". It is to efficiently operate the port of Vancouver. Now that would be a substantial improvement over the present situation.

As you know, the B.C. Railway, which comes to the North shore of the inlet, carries great quantities of lumber destined for the United States. They are carried to the United States by the Burlington North. There is a space of about five miles and a lot of it is the water of the inlet. We said that the B.C. Railway should have running rights over the CN until they could connect up with the Burlington North. That is one aspect of it. Also, that the Second Narrows bridge situation should be remedied extensively, perhaps even to the extent of duplicating it, because the tie up at the bridge slows down the movement of traffic in the port. And grain is not the only movement of produce in the port of Vancouver. It is substantial part, but a great international trade goes through the port of Vancouver.

Mr. Goodale: Well, the task force that you describe would then, once created, be a permanent management tool in the Vancouver area?

Mr. Hall: Right.

Mr. Goodale: Would you see the same sort of thing being necessary for Rupert and Churchill and Thunder Bay?

Mr. Hall: Not by any means.

Mr. Goodale: Is it because they are physically simpler?

Mr. Hall: Well, it is because in Vancouver there are at least seven railways operating within the port area. In Rupert there is only one, in Churchill there is only one, and in Thunder Bay there are two. But even there we said that they should have a bypass to be more efficient, as Mr. McRae will remember. They are pushing the grain cars through the town instead of going around.

Mr. Goodale: You are suggesting an on-the-scene management group, particularly in Vancouver.

Mr. Hall: Only in Vancouver.

Mr. Goodale: Only in Vancouver. There were your latter remarks referring to that situation in Thunder Bay, of course.

[Translation]

M. Goodale: Je suis sûr que nous partageons tous cet objectif, qui aurait des conséquences très positives sur le développement des industries secondaires dans les Prairies.

Je voudrais revenir un instant sur vos remarques précédentes à propos du groupe de travail du port de Vancouver que vous envisagez de créer dans le rapport et que vous avez décrit à nouveau ce matin. Je présume que vous l'envisagez comme un groupe opérationnel technique très pratique, exigeant, comme vous l'avez dit, la collaboration d'experts de tous les secteurs de l'industrie, y compris des représentants de la direction et des travailleurs du port, fondamentalement pour prendre une série de mesures opérationnelles techniques, je le répète, aussi rapidement que possible afin d'alléger l'encombrement de Vancouver. Ai-je repris assez exactement votre description de ce groupe de travail? Je voudrais un peu plus d'explications.

M. Hall: Sauf pour le mot «alléger», il s'agit de gérer efficacement le port de Vancouver. Cela constituerait une amélioration sensible par rapport à la situation actuelle.

Comme vous le savez, le chemin de fer de la Colombie-Britannique va jusqu'à la côte Nord de l'anse, et transporte de grandes quantités de bois à destination des États-Unis. Ce bois est transporté aux États-Unis par le Burlington North. Il y a une distance d'environ cinq milles dont une bonne partie est sur l'eau. Nous disons que le chemin de fer de la Colombie-Britannique devrait avoir un droit de passage sur le CN jusqu'à ce qu'il puisse se raccorder au Burlington North. C'est l'un des aspects. Il faudrait également remédier de façon importante la situation du pont Second Narrows, peut-être même en construire un autre, parce que l'embouteillage y ralentit le mouvement du trafic portuaire. Et dans le port de Vancouver il n'y a pas que le trafic du grain. C'est un port important où il se fait beaucoup de commerce international.

M. Goodale: Bon, le groupe de travail que vous avez décrit une fois mis sur pied, serait alors un outil de gestion permanent dans la région de Vancouver?

M. Hall: C'est cela.

M. Goodale: Croyez-vous que la même chose soit nécessaire à Rupert, Churchill et Thunder Bay?

M. Hall: Pas du tout.

M. Goodale: Est-ce parce que leur configuration géographique est plus simple?

M. Hall: Eh bien, c'est parce qu'à Vancouver il y a au moins sept chemins de fer desservant la région du port. A Rupert, ainsi qu'à Churchill, il n'y en a qu'un, il y en a deux à Thunder Bay. Mais si M. McRae s'en souvient, même là nous avons dit qu'il devrait y avoir un tronçon de dégagement pour plus d'efficacité. Les wagons de céréales traversent la ville au lieu de la contourner.

M. Goodale: Vous suggérez un groupe de gestion sur place, surtout à Vancouver.

M. Hall: Uniquement à Vancouver.

M. Goodale: Uniquement à Vancouver. Vos derniers commentaires faisaient allusion à la situation de Thunder Bay,

[Texte]

But only in Vancouver, basically to oversee that very complicated situation and, I take it, on a day-to-day basis . . .

Mr. Hall: To manage.

Mr. Goodale: . . . to give directions as to which cars move in which direction and for what purpose.

Mr. Hall: Well, they would not have flagmen out there doing that. I mean that would have to be done by the railway. We are talking about the over-all management, the brains that should be exerted in the operation of the port.

Mr. Goodale: And in your earlier comments you indicated that Mr. Spoke made a very useful contribution to your commission's study of this point, as Port Manager there. Would you see him as the spearhead of this task force, or would there be some other kind of organization required?

Mr. Hall: We suggested that WESTAC should be the organizer and the operating unit. Certainly Mr. Spoke has to participate in it.

Mr. Goodale: Yes.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale. Mr. Hargrave.

• 1125

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate the opportunity to address some brief comment first of all to Mr. Justice Hall, and to ask him for a comment. I want to address myself to this Crow's nest statutory rate issue, a very emotional issue which has been before Canadians, especially Western Canadians, for perhaps four to five generations. The ultimate resolution of it, in my opinion, could very well determine the viability—I mean the real viability—of the Western Canadian feeding industry, especially in cattle, and also the Western hog industry. Whether or not this very emotional issue is ultimately resolved may determine whether those two industries will survive in a meaningful way or whether they will continue to shift gradually to the corn belt in the United States. It is a very important issue, and I am sure Mr. Justice Hall is fully aware of this.

I think if we are to address ourselves honestly to this ultimate resolution, perhaps we have been guilty of thinking in much too short a time-frame, in spite of the fact that it has been with us so long. By that I mean politicians by their very nature are inclined to think of two to four year intervals between elections. It seems to me, after living with this situation for five to six years now as a politician, that perhaps the time has come for us to recognize that, put our best brains, or best thinkers, together very carefully in a nonpolitical atmosphere, if that is possible, but think in terms of at least a ten-year period, and gradually phase in an ultimate solution to this problem of the end-products of feed grains and oil-seeds not enjoying the same locational advantages, as you so aptly put it in your report. I cannot see us doing anything meaningful under at least a ten-year period. It should perhaps be phased in over that period, or even longer, since it has taken us 70 or 80 years to get into this situation.

Would you comment on that thought, Mr. Justice Hall?

[Traduction]

bien sûr. Mais uniquement à Vancouver, essentiellement pour surveiller la situation très complexe et, je présume, au jour le jour . . .

M. Hall: Pour gérer.

M. Goodale: . . . afin d'indiquer où diriger tel wagon et pourquoi.

M. Hall: Eh bien, ils n'auraient pas de signaleur pour faire ce travail, c'est au chemin de fer de le faire. Nous parlons de la gestion générale, du cerveau dirigeant les opérations du port.

M. Goodale: Et un peu plus tôt dans vos commentaires vous avez dit que M. Spoke, le directeur du port, a apporté une contribution très utile à l'étude de la commission sur cet aspect. Le verriez-vous comme le fer de lance de ce groupe de travail, ou faudrait-il un autre type d'organisation?

M. Hall: Nous avons suggéré que Westac soit l'unité d'organisation et de fonctionnement. Il est sûr que M. Spoke doit y participer.

M. Goodale: Oui.

Le président: Merci, monsieur Goodale. Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président. J'apprécie cette occasion que j'ai d'adresser d'abord quelques brèves remarques à monsieur le juge Hall, et de lui demander de les commenter. Je veux parler de la question du taux statutaire de la passe du Nid-de-Corbeau, question très controversée préoccupant les Canadiens, surtout les Canadiens de l'Ouest, depuis peut-être quatre à cinq générations. A mon avis, la solution ultime pourrait très bien déterminer la rentabilité, je veux dire la rentabilité réelle de l'industrie de la moulée de l'Ouest canadien, surtout pour le bovin, et également pour le porc. De la solution définitive donnée à cette question dépend la survie de ces deux industries ou leur dépérissement au profit de la ceinture de maïs aux États-Unis. C'est une question très importante dont, je suis sûr, le juge Hall est tout à fait au courant.

Je pense que si nous devons honnêtement nous attaquer à cette solution définitive, nous sommes peut-être coupables d'avoir vu les choses à court terme, bien que ce problème existe depuis très longtemps. Je veux dire que, par leur nature même, les politiciens sont enclins à penser pour des périodes de deux à quatre ans, entre des élections. A mon avis, après avoir supporté cette situation pendant cinq ou six ans comme politicien, le moment me semble venu de l'admettre, de mettre à l'œuvre nos meilleurs penseurs, avec prudence et, si possible, sans chauvinisme politique, d'envisager les dix ans à venir, et d'apporter graduellement une solution définitive à ce problème du produit final des graines de provende et des graines oléagineuses ne bénéficiant pas des mêmes avantages géographiques, comme vous le dites si bien dans votre rapport. Je ne vois pas que nous puissions faire quelque chose de valable en moins de dix ans. Il faudrait peut-être que cela s'échelonne sur cette période, ou même davantage, puisqu'il nous a fallu 70 ou 80 ans pour en arriver là.

Pourriez-vous commenter cela, monsieur le juge Hall?

[Text]

Mr. Hall: That we have to give thought to it, I fully agree. I may not have grasped your idea completely.

There is a school of thought which keeps repeating that, yes, we favour the Crow rate, but maybe there is another way of doing it. My frank opinion—and it is only my own and it is only because I am an old man after 70 years in a Western gallop—is that the other way is to load it on the backs of the grain producers.

Some hon. Members: Hear, hear!

Mr. Hall: Now, that does not say that the cattle people should be ignored; and as you know, one of the Commissioners was Mr. Lehr from Medicine Hat, a man who was in the livestock business right up to his neck.

Mr. Hargrave: I know him very well.

Mr. Hall: Yes; a very successful man, I think, in the thing. And if I may pay a compliment, excluding myself, I think the four Commissioners who were put on the Commission were excellent appointees.

An hon. Member: Hear, hear!

Mr. Hall: And I think the whole matter was totally non-political. Two or three political thoughts were expressed, but in so far as the cattle industry was concerned, Mr. Lehr was our source of information. Personally, I would like to see somebody really question him, because, as I say, the information I give on the cattle industry is second hand to that extent, because here was a very able, well informed and open-minded man dealing with . . . The discussions that went on about this really took days with Messrs. Cowan and Forbes and Laird. These conclusions were not lightly arrived at, but they were not unanimously arrived at.

• 1130

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, I will make just one more brief comment. I fully agree with your assessment of your own commissioners, Mr. Justice Hall. It was my privilege to appear before their hearings at Schuller, where we had an excellent exchange. My interest at that time was in the cattle-feeding operation and so on.

Perhaps what I am suggesting in this long-term resolution is that we have to arrive at a method of resolving the emotional issue in what might be called, for lack of a better word, a neutral manner. There can be no question that the grain producer is penalized in any way, and yet that the products of feed grains and oil seeds will also enjoy those benefits.

That is all I have to say, Mr. Chairman.

Mr. Hall: I think that was the problem we were trying to face, but we never claimed the ultimate wisdom in it. I could only deal with it at the time.

I think this is a basic concept in transportation, and at some time or another in some of the areas of Canada there must be government subsidization of transportation, just as we have used it elsewhere. For instance, the very simple thing of the two-price wheat system. In the period from 1973 to February

[Translation]

M. Hall: Je suis tout à fait d'accord, nous devons y songer. Je n'ai peut-être pas entièrement saisi votre idée.

Selon une école de pensée, qui répète cela continuellement, nous favorisons le tarif du passage du Nid-de-Corbeau, mais il y a peut-être une autre solution. Franchement, ce n'est que mon opinion et c'est peut-être parce que je suis vieux et que j'ai traîné mes guêtres depuis 70 ans dans l'Ouest—l'autre solution est de faire porter le fardeau aux producteurs de céréales.

Des voix: Bravo, bravo!

M. Hall: Maintenant, cela ne veut pas dire qu'il faut ignorer les producteurs de bovins, comme vous le savez, l'un des commissaires, M. Lehr de Medicine Hat, a été très engagé dans la production bovine.

M. Hargrave: Je le connais très bien.

M. Hall: Oui, je pense qu'il a très bien réussi. Et si je peux me permettre un compliment—je ne me l'applique pas à moi-même—je pense que les quatre commissaires choisis étaient excellents.

Une voix: Bravo, bravo!

M. Hall: Et je crois que la question était tout à fait apolitique. Il y a eu deux ou trois idées politiques d'exprimées, mais pour ce qui est de l'industrie du bétail, notre source d'information était M. Lehr. Personnellement, je pense qu'on devrait vraiment le questionner, parce que, je le répète, jusqu'à un certain point les renseignements que je donne sur l'industrie bovine ne sont pas de première main; c'est un homme très capable, bien informé, à l'esprit ouvert et capable de . . . Les discussions qui ont eu lieu à ce sujet ont pris réellement des jours avec MM. Cowan et Forbes et Laird. On n'est pas arrivé à ces conclusions à la légère, ni à l'unanimité.

M. Hargrave: Monsieur le président, il ne me reste qu'une petite remarque à faire. J'approuve entièrement, monsieur le juge Hall, l'évaluation de vos commissaires. J'ai eu le privilège de comparaître devant eux à Schuller, où nous avons eu un échange excellent. A ce moment-là je m'intéressais, entre autres, aux opérations d'engraissement des bovins.

En parlant de solution à long terme, je proposais, j'imagine, de trouver une méthode de vider cette question de sa décharge affective, disons, faute d'un terme plus exact, de façon neutre. Il faut, c'est bien évident, que le producteur de grain ne soit pas pénalisé, mais en même temps que les produits des céréales fourragères et des graines oléagineuses profitent également de ces avantages.

C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président.

M. Hall: Voilà, je crois, le problème que nous essayons de résoudre, mais nous n'en avons jamais cherché la solution sage et définitive. Je me contentais d'y faire face à ce moment-là.

Je crois que ce concept est fondamental dans les transports, et, à un moment donné, dans certaines régions du Canada, le gouvernement doit subventionner les transports, tout comme d'autres domaines. Il y a, par exemple, la question très simple du système de prix doubles pour le blé. Dans la période allant

[Texte]

1977, the Canadian government paid \$276 million by way of subsidy to keep the price of bread down throughout Canada. Two thirds of that, of course, on the population basis was in Eastern Canada, not in Western Canada at all.

An hon. Member: Right on!

Mr. Hall: The farmers of Western Canada contributed \$33 million. These are the figures given to me by the Canadian Wheat Board.

On this matter of subsidies that you have talked about, they do not only flow one way; they flow in both directions—east and west. What you are saying in this long-term is that at some stage Canadians as a whole have to accept that whereas there may be subsidy for the Western grain grower, it arises because of his location.

An hon. Member: Right on!

Mr. Hall: The competitors in the Argentine, in Australia, are within 500 miles of the seaboard. The Canadian production is totally inland and, apart from Churchill, landlocked by from 1,000 to 2,000 miles. That is the reality of Canada.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. Monsieur Lapointe.

M. Lapointe: Merci monsieur le président.

Si vous me le permettez, j'aimerais faire quelques remarques préliminaires. Comme l'a indiqué le juge Hall dans le survol historique qu'il a fait dans son introduction, jusqu'à ce que soit établie la commission, on faisait face dans les provinces des Prairies à l'abandon de rails d'une façon un peu désordonnée si l'on peut dire; on abandonnait ce bout-là sans tenir compte de la situation globale dans une région, ou dans une province ou dans les trois provinces. Et je pense que c'est un des très grands mérites du rapport que vous avez publié, monsieur le juge, de nous fournir une image globale de ce qui se passe, et de pouvoir définir quel sera le réseau permanent et quelles sont les voies ferrées qu'il faut préserver d'une façon définitive.

Nous savons donc maintenant à peu près quelles sont ces voies ferrées qu'il faut préserver. Cela a permis au gouvernement d'engager des sommes quand même assez substantielles. On parle maintenant de 175 millions de dollars déjà engagés pour l'amélioration des voies ferrées; et sur une période de 8 ans, on parle d'un montant de 600 millions de dollars additionnels, de telle sorte qu'à peu près 800 millions de dollars seront engagés dans ce domaine-là.

• 1135

M. Hall: En plus de 300 millions de dollars pour les wagons-trémies.

M. Lapointe: Oui, j'y viendrai. Je pense que c'est votre rapport qui a déclenché cette idée d'établir une section orientale de la Commission canadienne des transports. Il y a bien sûr une certaine différence de vues entre ce que vous avez proposé et la façon dont le gouvernement l'a mise en pratique, à savoir que vous auriez préféré que les compagnies de chemins de fer fassent l'amélioration des voies ferrées, plutôt que

[Traduction]

de 1973 au mois de février 1977, le gouvernement canadien a déboursé 276 millions de dollars en subventions pour que le prix du pain n'augmente pas au Canada. Bien sûr, deux tiers de ce montant, en se basant sur la population, ont été déboursés pour l'est du Canada, et non pour l'Ouest.

Une voix: C'est ça!

M. Hall: Les cultivateurs de l'Ouest ont versé 33 millions de dollars. Voilà les chiffres que la Commission canadienne du blé m'a donnés.

Pour ce qui est des subventions dont vous avez parlé, elles ne s'appliquent pas en sens unique; elles s'appliquent dans les deux directions—vers l'Est ou vers l'Ouest. Ce que vous entendez par long terme, c'est qu'à un moment donné tous les Canadiens devront accepter que, certes les cultivateurs de céréales de l'Ouest reçoivent des subventions, mais ces subventions sont nécessaires étant donné leur emplacement.

Une voix: C'est ça!

M. Hall: Les concurrents de l'Argentine et de l'Australie sont à moins de 500 milles de la côte. Toute la production canadienne se trouve à l'intérieur du pays, et, à l'exception de Churchill, enfermée par les terres de 1,000 à 2,000 milles. Voilà la réalité canadienne.

Le président: Merci, monsieur Hargrave. Mr. Lapointe.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman.

With your permission I would like to make a few preliminary remarks. As Mr. Justice Hall mentioned in the historical overview he gave in his introduction, until the Commission was established, the Prairie Provinces were faced with a somewhat disordered, if I may say so, system of rail abandonment; bits of line were abandoned here and there without considering the over-all situation within a region, within a province, or within the three provinces. And I think that one of the very great merits or the report which you published, Mr. Justice, was in providing us with an over-all image of what is happening, and in defining what will be the permanent network and which rail lines must be preserved indefinitely.

So now we know approximately which rail lines must be preserved. This has allowed the government to commit quite substantial amounts of money. There is talk now of \$175 million already committed for the improvement of the rail lines, and over an eight year period, there is talk of \$600 million more, meaning that almost \$800 million will be committed in this area.

Mr. Hall: As well as \$300 million for hopper cars.

Mr. Lapointe: Yes, I am coming to that. I think it was your report which brought about the idea of establishing an eastern section of the Canadian Transport Commission. Of course there is a certain difference of approach between what you proposed and the way in which the government put it into practice in that you would have preferred that the railway companies rather than the government make the improve-

[Text]

le gouvernement. Vous suggérez, par ailleurs, que le gouvernement devrait subventionner les compagnies de chemins de fer pour les coûts auxquels elles auraient à faire face. A mon avis, je ne suis pas très connaissant dans le domaine des voies ferrées, mais cela me semble être: «bonnet blanc ou blanc bonnet».

Une autre chose qui me frappe, étant un observateur non impliqué directement, c'est qu'on entend nos amis d'en face et un peu tout le monde, les éditorialistes, etc., souvent dire que notre système de transport des grains est un système absolument démodé, qui ne sert plus à rien. Il sert à quelque chose bien sûr, mais on l'accuse de tous les péchés du monde.

Pourtant, si on regarde les chiffres, on va transporter grâce à ce système, cette année, je pense, 850 millions de boisseaux de grains. Ce qui est probablement une année record.

Malgré les délais auxquels nous faisons face à Vancouver, le manque de voitures auquel on fait face en divers points du système, il me semble que ce soit constamment la même chose. Il est important, à mon avis, de pousser au maximum notre système de transport des grains pour que, je ne sais pas, moi, dans cinq ans ou dans dix ans, on arrive à transporter sur ce système-là un milliard de boisseaux. Lorsqu'on transportera un milliard de boisseaux, on découvrira de nouveaux goulots d'étranglement ou de nouvelles difficultés aux ports de Vancouver, de Churchill, ou d'ailleurs. Mais je pense que c'est démontrer la bonne santé de notre industrie céréalière que de faire face à ces problèmes. Plus on poussera le système au maximum, plus on sera capable d'identifier les points où on a des difficultés, pour y apporter les correctifs nécessaires.

Alors, je ne vois pas comme un tragédie, à l'heure actuelle, les difficultés auxquelles on fait face. Je pense qu'on peut y apporter des solutions. Cela prend du temps et de l'argent, bien sûr. Mais je suis quand même très confiant de la santé de cette industrie qui est à la base même de l'économie de l'Ouest.

Vous parliez des 300 millions de dollars que nous avons mis dans les wagons-trémies. Dans votre rapport, vous mentionnez que ce n'était pas nécessaire maintenant. Je pense . . .

M. Hall: Non, non, nous n'avons pas dit cela.

M. Lapointe: Non? A la page 167, monsieur le juge, vous dites:

These cars are not now needed in the western fleet, but the program can be justified because . . .

M. Hall: A quelle page?

M. Lapointe: A la page 167, le dernier paragraphe.

M. Hall: C'est ce que les compagnies de chemins de fer nous ont dit.

M. Lapointe: Je vois. Je ne veux pas du tout, monsieur le juge, vous mettre en contradiction, avec vous-même ou quoi que ce soit, mais par ailleurs, on a la Commission canadienne du blé qui nous demande, encore cette année, de prévoir 40,000 wagons-trémies de plus. Alors, pour moi, ce sont des choses qui ne sont pas claires. J'aimerais, si vous le voulez bien, que vous nous donniez vos impressions générales sur le système. Bien sûr, il y a des problèmes, mais je pense quand même qu'on a un système qui est valable puisqu'on y transporte, comme je le disais plus tôt, une quantité énorme de

[Translation]

ments to the rail lines. At the same time you suggest that the government subsidize the railway companies for the costs involved. In my opinion, I do not know much about rail lines, but it seems to me that the two approaches amount to the same thing.

Another thing which strikes me, as an observer with no direct involvement, is that our friends across the table and just everyone, editorialists, etc., often say that our grain transport system is completely outdated, no longer useful in any way. Of course it does serve a purpose, but it is accused of every sin in the book.

If we look at the figures, however, thanks to this system, we will transport, this year I think, 850 million bushels of grain. This is probably a record year.

In spite of the delays which we face in Vancouver, the lack of cars faced at certain points in the system, it seems to me that we stay at the same level. In my opinion it is important to push our grain transport system to its peak, so that in, let us say 5 or 10 years, we will manage to transport a billion bushels with this system. When we do transport a million bushels, we will discover new bottlenecks or new problems at the ports of Vancouver, Churchill and elsewhere. But I think it is the proof of the healthiness of our grain industry to confront these problems. The more the system is to its peak, the more it will be possible to identify problem areas in order to make the necessary corrections.

Hence I do not feel that problems which we are confronting at the present time are a tragedy. I think we can solve these problems. This will take time and money, of course. But I am nonetheless quite confident of the health of this industry which is the very basis of the western economy.

You mentioned the \$300 million which we have put into hopper cars. In your report, you mention that this was not necessary at the present time. I think . . .

Mr. Hall: No, no, we did not say that.

Mr. Lapointe: No? On page 167, Mr. Justice, you say:

Ces wagons ne sont pas nécessaires à l'heure actuelle pour l'ouest, mais le programme peut se justifier parce que . . .

Mr. Hall: On what page?

Mr. Lapointe: On page 167, the last paragraph.

Mr. Justice hall: This is what the railway companies told us.

Mr. Lapointe: I see. I have no desire, Mr. Justice Hall, to make you contradict yourself, or anything, but on the other hand the Canadian Wheat Board is asking us, again this year, to provide 4,000 more hopper cars. As far as I am concerned, then, these issues are unclear. If you will, I would like you to give us your general impression of the system. Of course there are problems, but I think nonetheless that we have a valid system because, as I said earlier, we transport an enormous amount of grain. I feel there are improvements to be made. Possibly the government and the recommendations of the

[Texte]

grains. Je pense qu'il y a des améliorations à apporter. Peut-être que, sur les moyens, on ne s'entend pas exactement, le gouvernement et les recommandations du rapport, mais il n'en reste pas moins que nous avons tous le même but ultime, lequel est d'expédier et d'exporter le plus grand nombre de boisseaux possible.

M. Hall: Avec votre permission, je vais répondre en anglais.

M. Lapointe: Oui, je vous en prie.

Mr. Hall: What you are saying I would accept in one word d'accord, pretty much. There is no doubt that this system is not a failure. It is doing a reasonably good job, but not as good a job as it could do.

• 1140

Mr. Lapointe: As it is now?

Mr. Hall: As it is now. The demand now for these extra cars comes at a beautiful time; it is something like giving candy to a kid. You give him one; he would like to have two. Because the pressure is on in Vancouver, to order hopper cars now would not cure the situation today, not for another year, so it is just taking advantage of the fact of saying, "please give us some more". What we say to the railways is, "if that was your own money you were spending, you might be a little hesitant about wanting the second piece of candy".

Now, just to illustrate how the thing is going, as I think most people know, the amount of feed grain, grain for the livestock and poultry industry, et cetera, in the lower mainland, that is in the Vancouver area, is quite extensive and, until very recently, was almost entirely carried by truck across the mountains in competition with the railways. The railways were charging—Crow "does not apply"—86 cents per hundred; the trucks were doing it for 84 cents. There were two reasons then why, as a livestock or a poultry producer in that area I would, because it is more important to get the produce to the farm by truck than by rail and you have to truck it then from the rail to the farm.

This year, with the great shortage of boxcars that we have heard so much of, the railways have reduced the rate by 25 cents in competition with the trucks, and now they are using hundreds of boxcars that could have been used to haul feed grain and to haul export grain, to haul feed grain to the lower mainland. This has added to the difficulties of supplies in the terminals.

You know, you could talk for the best part of a week about this . . .

An hon Member: Let us do that.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe.

Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Justice Hall, as you know, I come from a constituency that has an inland terminal, which over the years has been underutilized and I do appreciate your Commission's comments in the report on the Utilization of Inland Terminals.

[Traduction]

report did not coincide exactly concerning the method, but the fact remains nonetheless that we do have the same ultimate goal, which is to send and to export the greatest possible number of bushels.

Mr. Hall: With your permission, I will answer in English.

Mr. Lapointe: Yes, certainly.

M. Hall: Ce que vous dites, je l'accepte d'un seul mot: d'accord. Il est certain que le système n'est pas totalement inefficace. Sa performance est assez bonne, mais elle pourrait être améliorée.

M. Lapointe: Tel qu'il est actuellement?

M. Hall: Oui. La demande de wagons supplémentaires arrive au moment opportun, c'est comme lorsqu'on donne des bonbons à un enfant. On lui donne un bonbon, il en veut deux. Ces wagons supplémentaires ne serviront pas à résoudre le problème totalement, mais on profite de la situation à Vancouver pour en faire la demande. Nous répondons aux chemins de fer qu'ils ne réclameraient pas autant s'ils devaient payer eux-mêmes la note.

Pour vous expliquer la situation, comme la plupart des gens le savent, une grande quantité des grains fourragers, pour l'élevage du bétail et de la volaille, est produite dans la région de Vancouver et jusqu'à très récemment, presque tous ces grains étaient transportés par camion au-delà des montagnes plutôt que par rail. Les chemins de fer demandaient . . . le tarif du Pas-de-Corbeau ne s'applique pas . . . 86c. le cent livres; l'industrie du camionnage demandait 84c. Les éleveurs de bétail ou de volaille de cette région avaient donc deux raisons de choisir le transport par camion, car il est plus facile de transporter les produits par camion jusqu'à la ferme plutôt que par rail étant donné qu'il faut de toute façon les transporter par camion de la gare jusqu'à la ferme.

Cette année, étant donné la grande pénurie de wagons couverts dont nous avons tellement entendu parler, les chemins de fer ont réduit leur tarif de 25c. pour faire concurrence aux camions. Ils se servent maintenant de centaines de wagons couverts qui auraient autrement servi au transport des céréales fourragères et à l'exportation des céréales vers le sud de la province. Cet état de chose a aussi nui à l'approvisionnement des terminus.

Vous savez, on pourrait en parler pendant une semaine . . .

Une voix: Bonne idée.

Le président: Merci monsieur Lapointe.

Monsieur Neil.

M. Neil: Merci, monsieur le président.

Monsieur le juge, comme vous les savez, ma circonscription compte un silo terminus qui n'a jamais été utilisé à pleine capacité. Je sais gré à la Commission de ses commentaires sur l'utilisation des terminus intérieurs.

[Text]

In your report with respect to the port of Churchill, you recommended the construction of an inland terminal at Yorkton. I wonder whether you could give us some background of what studies were done by your Commission before the recommendation was made, because shortly after your recommendation came out, the Bryden Commission report indicated that such a terminal at Yorkton was not a viable operation. I just wonder what the background was, as far as your studies were concerned, before you made the recommendation.

Mr. Hall: Well, our studies, I think, were quite extensive, particularly in connection with the special hearing we had with the Hudson Bay Route Association in Saskatoon and that came up many times at Brandon. The whole idea was that the output through Churchill could be doubled from the present 25, 28 million to 55, 60 million bushels a year, partly by extending the shipping season, both at the beginning and at the end, but principally by serving the ships that would come in during the August 20—September 20 period. The idea was that if there was a surge terminal at Yorkton—and Yorkton was selected because of the rail connections, both CP and CN. They are adequate; they are quite well-placed to carry grain to Churchill, as well as, of course, to Thunder Bay. There were also the terminals at Moose Jaw and Saskatoon, and Yorkton was in a sense to be tied in with those, but essentially, it was to be No. 1 on the firing line.

• 1145

Our special research was done by Mr. Harold Horner who previously had been Deputy Minister of Agriculture in the Province of Saskatchewan. He is highly regarded throughout Canada in that capacity.

Mr. Benjamin: A good Horner or a bad Horner?

Mr. Hall: I beg your pardon?

Mr. Benjamin: Was he a better Horner?

Mr. Hall: Oh, I may have a special regard because the youngest Horner of all was articulated to me as a law student many years ago. I do not know whether he is good or bad now but I know that he plays bridge very well because he took some money from me awhile ago.

What is of concern is the fact that Mr. Lang wrote a letter recently to the City of Yorkton in which he said that he had made this review because the commission had not made any survey of its own. Now, I am not quoting that quite completely—I should have had it here, but the letter is in the Minister's office, and if I am not quoting it correctly, I am sure I will be corrected.

I find it a little difficult to understand why Mr. Lang's assistants did not know that we had had this survey made, when he made the statement to the city council that none had been made.

I think the more disturbing aspect of it was in the choice of the concern that he employed. The Bryden concern had been engaged by the maritime association—The Dominion Mercantile or whatever the name is—and they made a submission to us that had been prepared by the Bryden concern, which was highly critical of the Hudson Bay route to the point that it was

[Translation]

Dans votre rapport, vous recommandez la construction d'un terminus intérieur à Yorkton pour le Port de Churchill. Pouvez-vous nous dire quelles études a menées la Commission avant de faire une telle recommandation car, peu de temps après, le rapport de la Commission Bryden indiquait qu'un tel terminus ne serait pas rentable. Je voudrais seulement savoir sur quelles études ou renseignements était fondée cette recommandation.

M. Hall: Nous avons fait des études assez complètes, surtout pour ce qui est de l'audience spéciale que nous avons tenue à Saskatoon avec l'Association de la Hudson Bay Route et dont nous avons discuté à Brandon. Nous avons pensé que le trafic à partir de Churchill pouvait être porté de 25 à 28 millions à 55 à 60 millions de boisseaux par année, en partie en prolongeant la période de navigation, au début et à la fin, mais surtout en chargeant les navires arrivant entre le 20 août et le 20 septembre. L'idée c'est que s'il y avait un terminus de pointe à Yorkton... Et Yorkton a été choisi à cause des raccordements ferroviaires du CP et du CN. Ils sont adéquats et bien placés pour transporter le grain à Churchill, aussi bien qu'à Thunder Bay, bien sûr. Il y avait également les terminus de Moose Jaw et de Saskatoon et dans un sens Yorkton devait y être relié, mais essentiellement, ce devait être le numéro un à l'avant-garde.

Notre recherche spéciale a été faite par M. Harold Horner, anciennement sous-ministre de l'Agriculture de la province de la Saskatchewan. Il est très bien considéré partout au Canada dans ce domaine.

M. Benjamin: Un bon Horner ou un mauvais Horner?

M. Hall: Je vous demande pardon?

M. Benjamin: Était-ce un meilleur Horner?

M. Hall: Oh, j'ai peut-être une opinion spéciale parce que le plus jeune Horner a été placé chez moi comme étudiant en droit il y a de nombreuses années. J'ignore s'il est bon ou mauvais mais je sais qu'il joue très bien au bridge parce qu'il m'a gagné de l'argent il n'y a très longtemps.

Mais ce qui nous préoccupe, c'est le fait que récemment M. Lang a écrit une lettre à la ville de Yorkton disant qu'il a fait cette étude parce que la commission n'en avait pas faite. Maintenant, je ne cite pas la lettre intégralement... je devrais l'avoir là, mais la lettre est au bureau du ministre, et je devrais l'avoir là, mais la lettre est au bureau du ministre, et je suis sûr qu'on me reprendra si je me trompe.

Je trouve un peu difficile à comprendre que les adjoints de M. Lang ignoraient que nous avions effectué cette étude lorsqu'il a déclaré au conseil de ville que nous n'en avions pas fait.

Ce qui me préoccupe le plus, c'est l'entreprise qu'il a choisie. La firme Bryden avait été embauchée par l'association maritime... la Dominion Mercantile ou quel que soit son nom... et ils nous ont présenté un exposé préparé par la firme Bryden, critiquant vertement la route de la baie d'Hudson en disant que ce serait plus ou moins un avantage indu pour l'Ouest

[Texte]

only more or less a sop to Western Canada, and that this idea of increasing transportation through the Hudson Bay route should be forgotten. It was the same concern that Mr. Lang employed to review the recommendations of extended use of the Hudson Bay route and the establishment of a terminal in Yorkton. The concern itself should have known that it was engaging in a great conflict-of-interest situation, because the report on it is almost as big as their own on the whole thing, with every bushel of grain from every elevator within 60 miles, and all this kind of thing, which bypassed the whole idea. It was never intended to be a primary elevator; it was to be a surge facility available when the shipping season opened in order to ensure that no ship would ride at anchor awaiting grain that had been cleaned to export standards. It is just one of those things that makes you wonder.

• 1150

Mr. Neil: Thank you, Mr. Justice Hall, for your comments in that regard.

You view that there is a great future as far as the Port of Churchill is concerned?

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: I was just asking for your comments as far as the Port of Churchill was concerned. You indicated that it would be possible to double the shipping capacity of that port. Would this require any additional capital expenditures as far as the port is concerned?

Mr. Hall: It means some modernization of a port. You cannot increase capacity without doing something about it. The gantry, for instance, would have to be extended, the port itself would have to be dredged and there are a number of things of that kind. The Hudson Bay route itself would have to be upgraded and certain switches, passing switches, provided. If you are going to have so many trains a day go through you need so many more, I think two more, passing switches, that kind of thing. Yes, it takes some capital.

Mr. Neil: A short time ago the Minister of Transport spoke to the Canada Grains Council in Winnipeg. Unfortunately, I do not have the date; it is a clipping from a newspaper that came from the library. At that time Mr. Lang apparently made the comment that PRAC was set up as an interim measure before establishing the Prairie rail authority recommended in the Hall Report. I would like your comments on that. It seems to me that one of the primary functions of the Prairie rail authority that your committee recommended was to look at the lines and make decisions on them over a long period of time, whereas PRAC has a time limit of December 31 this year to make decisions and, as someone has said, they have made decisions on a number of lines. Would there be any sense in establishing a Prairie Rail Authority after the fact, after PRAC had made all these decisions on the lines?

[Traduction]

canadien, et qu'il fallait oublier cette idée d'accroître le transport sur la route de la baie d'Hudson. C'est la même firme que M. Lang a embauché pour étudier les recommandations sur l'utilisation accrue de la route de la baie d'Hudson et sur l'aménagement d'un terminus à Yorkton. La firme elle-même aurait dû savoir qu'elle s'engageait dans une situation de grands conflits d'intérêts, parce que le rapport concerné est presque aussi volumineux que le leur sur toute la question, tenant compte de chaque boisseau de grain de chaque élévateur dans un rayon de 60 milles et ainsi de suite, dépassant toute cette idée. Cela n'avait jamais été envisagé comme un élévateur primaire, ce devait être une installation de pointe disponible à l'ouverture de la saison de transport afin de s'assurer qu'aucun navire n'attende en rade que le grain soit nettoyé selon les normes d'exportation. C'est l'une de ces choses qui vous laissent songeur.

M. Neil: Merci, monsieur le juge Hall, pour vos commentaires sur le sujet.

A votre avis, le port de Churchill a un grand avenir?

Le président: Monsieur Neil.

M. Neil: Je demandais simplement vos commentaires sur le port de Churchill. Vous disiez qu'il serait possible de doubler la capacité de ce port. Cela exigerait-il des dépenses en capital additionnelles pour le port?

M. Hall: Il faut moderniser le port jusqu'à un certain point. On ne peut augmenter la capacité sans rien faire. Par exemple, il faudrait allonger le pont roulant, le port lui-même devrait être dragué. Il y a beaucoup de choses comme cela. La route de la Baie d'Hudson elle-même devrait être améliorée et il faudrait installer certains aiguillages pour les voies. A partir d'un certain nombre de trains par jour, il faut plus d'appareils d'aiguillage, deux je crois, et ainsi de suite. Oui, ça demande un certain capital.

M. Neil: Il y a peu de temps, le ministre du Transport a parlé devant la Commission canadienne des grains à Winnipeg. Je n'ai malheureusement pas la date. Il s'agit d'une découpe de journal provenant de la bibliothèque. A ce moment-là, M. Lang aurait dit apparemment que le CDFB aurait été créé comme une mesure provisoire avant la mise sur pied de l'administration des chemins de fer des Prairies, recommandée dans le rapport Hall. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet. Il semble que l'une des fonctions essentielles de l'administration des chemins de fer des Prairies recommandée par votre Comité était d'étudier les lignes et de prendre des décisions à leur sujet sur une longue période de temps, alors que le CDFB n'a que jusqu'au 31 décembre de cette année pour prendre des décisions et, comme quelqu'un l'a dit, il a pris des décisions sur un certain nombre de lignes. Serait-il logique de créer une administration des chemins de fer des Prairies après les faits, après que le CDFB aura pris toutes les décisions sur les lignes?

[Text]

Mr. Hall: It all depends on what decisions they made. But I think the Prairie rail authority was not only to do that, they were to operate these lines . . .

Mr. Neil: Yes.

Mr. Hall: . . . and, of course, PRAC has no function in that regard at all. It depends on how much damage they do in the meantime.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil. Mr. Roy.

Mr. Malone: On a point of order, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Malone, on a point of order.

Mr. Malone: In response to the last questioner Mr. Justice Hall had mentioned a letter from Mr. Lang to the Yorkton area, and I found comments in it quite interesting. I wonder whether that letter might be appended to today's hearings.

Mr. Hall: It was not a letter to me, it was a letter to the mayor and city council of the City of Yorkton. I happened to be in Yorkton attending a meeting of the Law Society of Saskatchewan and a nice article appeared on the front page of the paper that week quoting this letter, and that is what I know about it. I was asked then to go on the Yorkton TV and comment on it, which I did.

The Chairman: The Minister will be here on Thursday afternoon, so we will be able to question him on that, if you care to.

Mr. Goodale, on a point of order.

Mr. Goodale: Yes, Mr. Chairman, on a point of order on the same subject as that just raised by Mr. Malone. Mr. Justice Hall referred, in commenting on that letter, to a survey or an analysis done by Mr. Harold Horner.

• 1155

Mr. Hall: No, I referred to it there.

Mr. Goodale: Yes, that is what I mean. You referred to it in commenting upon the letter or the correspondence with the City of Yorkton.

Is the study done by Mr. Horner referred to specifically in your Volume 1, or is it included in Volume 2 or subsequent volumes of your report where you provided the background data and material? I do not recall the reference and I would like to know.

Mr. Hall: All the information was made available. It is in the Archives at Ottawa. A full copy of all our information was given to Dr. Anderson and his committee when I met with them. They got all Mr. Stewart's files. There is another one at the University of Saskatchewan. They have all my files.

Mr. Goodale: All of the paperwork is contained there. I am just wondering, though, if . . .

Mr. Hall: Unless some of it was thrown in the wastepaper basket.

[Translation]

M. Hall: Cela dépend des décisions prises. Mais je pense que l'administration des chemins de fer des Prairies ne devait pas faire uniquement cela. Elle devait également voir au fonctionnement de ces lignes . . .

M. Neil: Oui.

M. Hall: . . . et, bien sûr, le CDFP n'a aucune responsabilité dans ce domaine. Cela dépendra du dommage qu'ils auront fait entre temps.

Le président: Merci, monsieur Neil. Monsieur Roy.

M. Malone: Un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: Monsieur Malone, un rappel au Règlement.

M. Malone: En réponse au dernier «questionneur», monsieur le juge Hall a parlé d'une lettre de M. Lang à la région de Yorkton, et j'ai trouvé les commentaires qu'elle contenait très intéressants. Je me demande si cette lettre pourrait être signée au compte rendu d'aujourd'hui.

M. Hall: Cette lettre ne m'était pas adressée, elle était adressée au maire et au conseil de ville de la ville de Yorkton. Par hasard, j'étais à Yorkton assistant à une rencontre de l'association professionnelle des avocats de la Saskatchewan, et cette semaine-là, il y avait un bel article en manchette du journal, citant cette lettre, et c'est tout ce que j'en sais. On m'a ensuite invité au poste de télévision de Yorkton afin de commenter la lettre, ce que j'ai fait.

Le président: Le ministre sera là jeudi après-midi, nous pourrons donc lui poser la question, si vous voulez.

Monsieur Goodale, un rappel au règlement.

M. Goodale: Oui, monsieur le président, un rappel au Règlement sur le même sujet soulevé par M. Malone. En commentant cette lettre, M. le juge Hall a fait allusion à une enquête ou une analyse effectuée par M. Harold Horner.

M. Hall: C'est moi qui en ai parlé.

M. Goodale: Oui, c'est ce que je veux dire. Vous en avez parlé dans vos remarques concernant la correspondance avec la ville de Yorkton.

L'étude effectuée par M. Horner figure-t-elle au premier, au deuxième ou à un autre volume de votre rapport où vous fournissez les données de base? Je ne me rappelle pas de l'avoir vu et j'aimerais bien le savoir.

M. Hall: Toutes les données ont été publiées. Elle sont aux archives, à Ottawa. Toutes nos données ont été remises à M. Anderson et à son comité pendant la réunion que nous avons eu avec eux. Ils ont eu tous les dossiers de M. Stewart. Il y a un autre dossier à l'Université de Saskatchewan. Ils ont tous mes dossiers.

M. Goodale: Tous les documents sont donc disponibles. Je me demandais toutefois . . .

M. Hall: A moins qu'on n'en ait jeté.

[Texte]

Mr. Goodale: I am just wondering, on this point, Mr. Chairman, if we could specifically find the references in the report to Mr. Horner's study because that would be pretty useful in considering the Yorkton question. I do not recall seeing it referred to in Volume 1 or Volume 2.

Mr. Hall: I cannot answer that completely, or Volume 3.

Mr. Goodale: Or Volume 3 as well. But if that study exists it would be . . .

Mr. Hall: It exists.

Mr. Goodale: . . . a useful one to have in analysing this whole question.

Mr. Hall: It exists.

The Chairman: Mr. Roy.

Mr. Roy: On a point of clarification, Mr. Chairman, I have an engagement at 12 o'clock. I would like to receive some guidelines from the Chair, whether we will adjourn the meeting and have another meeting with Justice Hall soon.

The Chairman: There has been some discussion on that. Justice Hall has some commitments this afternoon and has to take a plane early this afternoon. I have been asked is there a possibility of continuing until 12.30 o'clock if that does not inconvenience Justice Hall. If the members are agreeable, we do have the room and we could complete at least the first round of questions and a possibility of a short period on a second round. That should clear most of the questions, if that is agreeable. I am in the hands of the Committee.

Mr. Mazankowski: Somewhere around 12.30 o'clock. Between 12.30 and 1 p.m.

The Chairman: No, I believe that would be asking Justice Hall—we have already been in here since 9 o'clock. I feel that 12.30 would be justifiable. Mr. Roy.

M. Roy (Laval): Merci, monsieur le président. Je remercie le juge Hall de sa disponibilité et je le félicite de son excellent rapport. Je pense qu'il nous a réellement sensibilisés non seulement au secteur des grains mais à tout le secteur économique qui est grandement relié au transport des grains si l'on en juge par l'influence que le coût des grains peut avoir sur les produits finis tels que la viande, les œufs et la chair de volaille.

Même si je ne suis pas de l'Ouest, mais plutôt de l'Est, je m'intéresse beaucoup à certains commentaires que vous avez faits au cours de cette rencontre aujourd'hui sur les conséquences possibles qu'aurait l'application de certaines recommandations. J'y reviendrai tout à l'heure.

Je pense que cette première enquête publique est très importante en ce qui concerne les conséquences communautaires, sociales et économiques du transport et de la manutention des grains. Et ces conséquences-là n'affectent pas uniquement l'expansion des producteurs dans les Prairies. Je pense que cela a également un impact très important dans toutes les provinces canadiennes au niveau des consommateurs et au niveau des producteurs. Et le fait que le gouvernement canadien ait pris l'initiative d'examiner attentivement les recommandations que vous avez proposées confirme, je pense, l'importance de cette étude et du contenu du rapport. D'ailleurs, certaines de ces

[Traduction]

M. Goodale: Je me demande s'il serait possible, monsieur le président, de retrouver dans le rapport les passages concernant l'étude de M. Horner; ce serait très utile au moment d'examiner la question de Yorkton. Je ne crois pas qu'on en parle dans le premier ou le deuxième volume.

M. Hall: Je ne saurais vous le dire, ni pour le volume trois.

M. Goodale: Ni pour le volume 3. Mais si l'étude existait, elle serait . . .

M. Hall: Elle existe.

M. Goodale: . . . très utile pour l'analyse de la question.

M. Hall: Elle existe.

Le président: Monsieur Roy.

M. Roy: Une précision, monsieur le président. Je dois partir à midi. J'aimerais savoir si nous allons lever la séance et en prévoir une autre bientôt avec le juge Hall.

Le président: Il en a été question. Le juge Hall a des engagements et doit prendre l'avion au début de l'après-midi. On m'a demandé s'il serait possible de prolonger la séance jusqu'à midi et demi, si le juge n'y voit pas d'inconvénient. Si les membres du comité sont d'accord, nous pourrions retenir la salle, compléter le premier tour et peut-être en entamer un deuxième. On pourrait ainsi répondre à la plupart des questions, si vous êtes d'accord. C'est comme vous voulez.

M. Mazankowski: Vers midi et demi. Entre 12 h 30 et 13 heures.

Le président: Non, je crois que ce serait trop demander au juge Hall. Nous sommes ici depuis 9 heures du matin. Je crois donc qu'il faudrait lever la séance vers 12 h 30. Monsieur Roy.

Mr. Roy: Thank you, Mr. Chairman. I would like to thank Mr. Justice Hall for being available and congratulate him on his excellent report. He has provided us with a great deal of information, not only on the grain sector, but on all sectors affected by grain transport, especially if we consider the impact of grain costs on finished products such as meat, eggs and poultry.

Although I am from the East and not the West, I am very interested in many of the comments that you made during today's meeting on the possible consequences of the implementation of certain recommendations. I will come back to this shortly.

I think this first public inquiry is very important, especially in so far as the community, social and economic impacts of the transport and handling of grains are concerned. And this impact will not be limited to the growth of Prairie producers. It will greatly affect producers and consumers in all of the provinces. I think that the initiative the Canadian government has shown in carefully reviewing your recommendations confirms the importance of the inquiry and the report. Certain recommendations are in the process of being implemented, while others are under review.

[Text]

recommandations sont actuellement en application et d'autres sont à l'étude.

• 1200

Étant à la Chambre des communes depuis dix ans, j'ai apporté beaucoup d'intérêt à l'étude de la situation de la Loi sur l'aide de transport des grains de provendes. A mon avis, et j'ai déjà exprimé mes idées à ce sujet-là en Chambre et en comité, la structure du prix des grains est injuste pour les producteurs agricoles des provinces de l'Est. Je qualifierais de cartel la façon de fixer le prix des grains de provendes destinés aux producteurs agricoles de l'Ouest qui eux avaient à acheter de la Commission canadienne du blé et à payer le prix déterminé par elle sans aucune espèce de compétition. Le prix fixé par la Commission canadienne du blé était à mon avis tout à fait une injustice envers les producteurs de l'Est.

Depuis ce temps-là, nous avons trouvé une façon de déterminer le prix des grains des producteurs de l'Ouest de façon à ce qu'un producteur de lait, un producteur de porc ou un producteur de volaille de l'Est, et particulièrement dans la province de Québec où nous sommes dépendants des grains de l'Ouest, actuellement, nous avons un système de fixation des prix beaucoup plus juste pour les deux, soit le producteur de l'Ouest et le producteur de l'Est. Au cours des années 1969-1970, je pense qu'il y avait un système de prix hors quota et je n'ai pas à revenir sur tous les inconvénients que cela pouvait représenter pour l'acheteur de l'Est.

Ceci étant dit, monsieur le président, je suis heureux de voir que nous continuons à progresser dans l'étude de ces rapports de façon à déterminer un juste prix pour le producteur et le consommateur. Je voudrais faire part qu'à la suite du rapport de la Commission d'enquête sur les coûts du transport des grains, le rapport Snavelly, on mentionnait qu'en termes de compensation du coût total subit par les compagnies et le gouvernement fédéral...

M. Hall: A quelle page?

M. Roy (Laval): A la page 216. C'est le rapport Snavelly, monsieur le juge. C'est l'édition française. On mentionne et je cite:

En termes de compensation du coût total subit par les compagnies et le gouvernement fédéral, le gouvernement fédéral aurait contribué à 23.6 p. 100, les compagnies à 38 p. 100 et les usagers pour 38 p. 100.

Le président: Excusez, monsieur Roy, vous dites...

M. Roy (Laval): C'est le rapport Snavelly, volume 1.

Le président: A la page 216?

M. Roy (Laval): A la page 216.

M. Hall: L'édition anglaise se termine à la page 214.

M. Roy (Laval): On est parfois très long, nous les latins, dans l'exposé de nos vues. Mais de toute façon, je pense que cela illustre un peu la différence entre les coûts subis par les compagnies attribués au transport des grains. Pour 1974 on mentionnait que les revenus perçus des usagers du service étaient de l'ordre de 141 millions de dollars. Mais j'aimerais vous faire remarquer ceci lorsque vous dites que le gouverne-

[Translation]

Over the 10 years I have been in the House, I have been very interested in the Feed Grain Assistance Act. As I stated in the House and before the Committee, I feel that the grain rates structure is unfair to eastern producers. The price of feed grains going to the west is determined by the Canadian Wheat Board, which acts as a sort of cartel and allows for no competition whatsoever. I feel that the price set by the Canadian Wheat Board was totally unfair to eastern producers.

We have since found a way of setting prices for grain from the west that would allow milk, poultry or pork producers from the east, and particularly from Quebec, where we depend on western grain... We now have a pricing system which is much fairer both to eastern and western producers. In 1969-70, I believe there was a non-quota pricing system which was unacceptable to eastern buyers for reasons which I will not go into here.

This being said, Mr. Chairman, I am happy to see that we are progressing in our review of the report and in our attempts to set a fair price for producers and consumers. I would like to point out that in the report of the Commission of Inquiry into the Cost of Grain Transport, the Snavelly Report, it was mentioned that in terms of compensation for total costs incurred by companies and the federal government...

Mr. Hall: What page?

Mr. Roy (Laval): Page 216 in the French version of the Snavelly Report, Sir, and I quote:

In terms of compensation for total cost incurred by companies and the federal government, the federal government is said to have contributed 23.6 per cent, the companies 38 per cent, and users 38 per cent.

The Chairman: Excuse, me, Mr. Roy, you said...

Mr. Roy (Laval): Volume 1 of the Snavelly Report.

The Chairman: Page 216?

Mr. Roy (Laval): Page 216.

Mr. Hall: The English version ends on page 214.

Mr. Roy (Laval): We Latins sometimes take longer to get our point across. In any case, I think this illustrates the difference in costs incurred by companies for grain transport. It was mentioned that \$141 million was collected from users of the service in 1974. But there is something that you must remember when you say that the government should continue to subsidize grain transport. The commission of inquiry into

[Texte]

ment devrait continuer à subventionner le transport des grains. Dans le rapport de la Commission d'enquête sur la mise en marché du bœuf et du veau, en 1976, il y avait une recommandation. Et à propos de ce que je disais il y a un instant quant à l'influence que cela pourrait avoir sur le développement des productions agricoles dans les provinces de l'Est et dans la province de Québec, on dit ceci . . . Je lis:

• 1205

Néanmoins la Commission . . .

. . . ce qui veut dire la Commission d'enquête sur la mise en marché du bœuf et du veau . . .

. . . est consciente du fait que l'industrie des parcs d'engraissement de l'Ouest est dans une situation désespérée par suite du prix des céréales. L'effet combiné des tarifs obligatoires pour les céréales, (tarifs de la Crow's Nest Pass), de l'aide au transport des grains de provendes et du droit de douane de 8c. le boisseau sur les importations de maïs des États-Unis peuvent expliquer les fortes expéditions de veaux d'engraissement de l'Ouest du Canada parce que ces politiques augmentent le prix de l'engraissement du bétail dans l'Ouest. Par exemple, les tarifs des céréales de la Crow's Nest Pass expédient les céréales de l'Ouest vers le centre du Canada et les points d'exportation à un tarif relativement bas. L'influence des tarifs de la Crow's Nest Pass sur les grains de provendes utilisés dans l'Ouest du Canada affecte les conditions du commerce sur lesquelles doit s'appuyer l'industrie de la finition des bovins de l'Ouest. L'influence des tarifs de la Crow's Nest Pass sur la structure des prix des grains de provendes est très prononcée dans l'Ouest du Canada. Ils favorisent le départ des bovins d'engraissement de l'Ouest. La pleine utilisation des installations existantes et la possibilité de développer une industrie stable de la finition et de la transformation du bœuf dans l'Ouest sont mises en péril par l'écart incroyable qui existe actuellement entre les tarifs de la Crow's Nest Pass et tous les autres tarifs de transport.

Je m'excuse si j'ai fait référence à tous ces rapports, mais à titre de membre du Parlement, et de représentant de l'une des provinces de l'Est, je m'inquiète un peu, si à cause de nouvelles subventions au transport des grains, on ne devrait jamais connaître d'expansion dans le domaine de la production des céréales dans la province de Québec. Je pense à ce moment-là, qu'on reviendrait peut-être à une situation inverse qui consiste à donner un poisson à tous les jours. Comme dit le fameux proverbe japonais: donner un poisson par jour pouvait être un élément de solution mais lui montrer à pêcher était réellement la solution!

Monsieur le juge, je ne voudrais pas que ce que vous avez dit concernant les subsides additionnels aient un mauvais effet dans les provinces de l'Est. Ce que nous avons demandé en 1968 et en 1969, c'est que les producteurs de lait soient sur un pied d'égalité avec les producteurs de l'Ouest en ce qui concerne le coût de production. J'ai peut-être mal interprété les données de votre rapport en ce qui a trait à l'établissement d'une structure nouvelle de prix de base des grains par un

[Traduction]

the marketing of beef and veal made a recommendation in 1976. And it is in this context that I refer to the possible impact on the development of agricultural production in the eastern provinces and Quebec. I quote:

The Commission is, nevertheless . . .

they are referring to the Commission of Inquiry into the Marketing of Beef and Veal

. . . aware that the Western feedlot industry is in distress as a consequence of the pricing of grain. The combined effect of statutory grain rates (Crow's Nest Pass rates), feed freight assistance, and the 8¢ tariff per bushel on U.S.A. corn imports may explain the heavy outflows of feeder calves from Western Canada because these policies make it more costly to feed livestock in the West. For example, the Crow's Nest Pass rates on the prices of feed grain used in Western Canada affects the terms of trade on which the Western cattle finishing industry must rely. The impact of the Crow's Nest Pass rates on the price structure of feed grains in Western Canada is very pronounced. The movement of feeder cattle out of the West is promoted. *The fuller utilization of existing facilities and the opportunity to develop a stable beef finishing and processing industry in the West is placed in jeopardy by the dramatic spread that now exists between the Crow's Nest Pass rates and all other transport costs.*

I apologize for referring to all of these reports, but as a member of Parliament and representative of an eastern province, I am afraid that the new subsidies for grain transport will stop the development of grain production in Quebec. If this happened, I think that we would find ourselves in the same boat as the Japanese fishermen in the fable: you might solve his problem by giving him a fish a day, but the real solution would be to teach him how to fish.

Mr. Justice, I would not want your remarks on additional subsidies to have a detrimental effect on the eastern provinces. What we asked for in 1968 and 1969, was that milk producers be on the same footing with western producers on the production cost level. I may have wrongly interpreted the parts in your report which dealt with basing a new rate structure for grain on additional transport subsidies; I am worried about the

[Text]

subside additionnel de transport; je m'inquiète un peu des conséquences que cela aurait sur l'industrie agricole dans l'Est du Canada.

M. Hall: La Commission n'a pas le mandat de faire une enquête à ce sujet, mais quand même! Je continue en anglais...

In this matter of prices of agricultural products in Eastern Canada as distinct from Western Canada, the grain prices are fixed internationally; they are not fixed in Canada. The only price that was fixed in Canada was the two-price wheat price, which enabled consumers in both the East and West—but two thirds of the consumers live in the East—to have a very substantial subsidy, lowering the price of bread. I do not know how much a loaf that worked out at, but one of the leading millers in Eastern Canada told me that this matter of the storage and interest rate that the farmers of Western Canada pay means five cents a loaf so the over \$310-million subsidy on that two-price wheat came to quite a few cents a loaf.

• 1210

Dealing with your Eastern producer, he has had the At and East rates—the Atlantic and Eastern Canada rates, called At and East—for some considerable time. There is some change in them. He has had feed grains brought east from Thunder Bay cheaper than the ordinary commercial rate. He has had that subsidy under what they call the At and East. Although, as I say, the commission's mandate did not extend to the entire agricultural industry of Canada, we were not unaware that there were repercussions. If you do one thing in the West, it has a repercussion somewhere else. The fact that the help or subsidy available to the Eastern producer may not be sufficient is not, in my opinion, enough to justify penalizing the producer in the West.

Mr. Roy (Laval): A last comment, if I may, Mr. Chairman. Do you subscribe to the principle that the freight rates and other transport-related policies should not destroy national locational advantages, production and processing of the agricultural products all across the board?

Mr. Hall: That is what we said, yes.

An hon. Member: What about in Western Canada?

Le président: Merci, monsieur Roy.

Mr. Towers.

Mr. Towers: Thank you, Mr. Chairman. I want to thank Mr. Justice Hall for being such an excellent witness this morning, and, I think, for illuminating many of the members of the Committee.

One of the concerns that I have, Mr. Chairman, is the lack of understanding of exactly what is taking place in Canada today as it relates to our over-all economy, especially in the grains industry. Mr. Roy misunderstands entirely, I think, exactly what is happening. I do not want to get into a debate on that, but at the present time the Western grain grower is subsidizing the grain that is going into the Eastern feeder. He is totally subsidizing it, and he is doing it to keep the market. I have no quarrel with that; I will enter into that debate at some

[Translation]

impact this could have on the agriculture industry in eastern Canada.

Mr. Hall: This is not part of the commission's terms of reference, but never mind! I will continue in English:

En ce qui concerne les prix des produits agricoles dans l'Est et dans l'Ouest du Canada, c'est le marché international qui détermine le prix des grains et non le Canada. Le seul prix déterminé au Canada était le double prix du blé, qui permettait aux consommateurs dans l'Est et dans l'Ouest—les deux tiers des consommateurs habitent l'Est—de percevoir une subvention en vue de diminuer le prix du pain. Je ne sais pas quelle était la réduction par pain, mais l'un des plus gros meuniers de l'Est du Canada m'a dit que les frais d'entreposage et l'intérêt payés par les producteurs de l'Ouest revenaient à 5c. le pain, de sorte que la subvention de \$310 millions pour le double prix du blé a réduit le prix de plusieurs cents par pain.

N'oublions pas que le procureur de l'Est profite depuis pas mal longtemps des tarifs spéciaux de l'Atlantique et de l'Est du Canada. Ils ont été modifiés. Il reçoit des grains de provendes venant de Thunder Bay à un tarif inférieur au tarif commercial ordinaire. Il reçoit cette subvention en vertu du tarif qu'on appelle At and East. Comme je l'ai dit, bien que la Commission n'ait pas eu pour mandat d'étudier l'industrie agricole du Canada dans son ensemble, nous étions conscients qu'il y avait des répercussions. Même si la subvention offerte au producteur de l'Est n'est pas suffisante, à notre avis, ce n'est pas une raison pour pénaliser le producteur de l'Ouest.

M. Roy (Laval): Une dernière observation si vous me le permettez, monsieur le président. Convenez-vous que les tarifs du transport des marchandises et d'autres politiques ayant trait au transport ne devraient pas supprimer les avantages géographiques à l'égard de la production et de la transformation de produits agricoles au pays dans son ensemble?

M. Hall: C'est exactement ce que nous avons dit, oui.

Une voix: Et qu'en est-il de l'Ouest?

The Chairman: Thank you Mr. Roy.

Monsieur Towers.

M. Towers: Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier le Juge Hall de nous offrir un témoignage excellent ce matin et de bien informer les membres du Comité.

Ce qui me préoccupe, monsieur le président, c'est le manque de compréhension qui règne au Canada à l'heure actuelle au sujet de notre économie en général et plus spécialement de l'industrie des grains. A mon avis, M. Roy ne comprend pas du tout ce qui se passe. Je ne voudrais pas amorcer de discussion, mais j'estime que le producteur de grain de l'Ouest subventionne le prix du grain de provendes expédié dans l'Est. Il le subventionne totalement et il le fait pour conserver le marché. Je ne m'y oppose pas, j'en parlerai une autre fois. Toutefois,

[Texte]

other time. However, I think one of the great disasters of 1977 is the lack of understanding of the Hall Report, and I am wondering, Mr. Justice Hall, if any groups or government officials or anybody else has approached you to enlarge on this report. To me, this has been the first time that we in Western Canada have really had a breakthrough in gaining equality with Eastern Canada as far as the beef and pork industry. Because of the differential that takes place between the two pricing factors, inevitably in the West the price is always 4 or 5 cents a pound below the price in the East.

I just wonder what your opinion is as to those bodies that might have approached you and have not, in order that you might enlarge on your report.

Mr. Hall: This is the first in the sense of an official inquiry. Last October I was in Edmonton at the Financial Post conference, I was invited by the Chamber of Commerce of Saskatchewan in Regina, and about a month ago I was at the Economic Council of Alberta's function in Calgary.

I am not soliciting any of these things. I have arrived at the age where I rather enjoy staying at home, particularly in the afternoon so that I can go and play bridge. But I have accepted a number of invitations. One was to the Canadian Club in Calgary; another was to the Rotary Club in Saskatoon. But to the extent that I have spoken, I think in many places I have spoken to deaf ears.

• 1215

Mr. Towers: This, Mr. Chairman, is the point I was trying to make, too often, perhaps, people just want it for information...

Mr. Hall: And maybe they only say that I am having a disputation with Mr. Lang, as though we were on bad terms—which we are not. The last time I saw Mr. Lang he invited me to come to have lunch with him—he was a pupil of mine in the law school, an excellent one. I said I did not have time.

Mr. Towers: Mr. Chairman, the judge cannot always be successful. Nevertheless, that should not detract from this report. I think it is of fundamental importance, especially the three lines on page 536, where you say:

The Commission recommends that freight rates on livestock and meat be set at levels which do not discriminate against the natural locational advantage of prairie livestock producers and processors.

I am wondering, Mr. Justice Hall, why you included livestock in that, rather than just meat or processed meat? It is of prime importance in Western Canada to build up secondary industries, and it would seem to me that it would be beneficial in the cutting of costs if these products could be processed to their ultimate ability, as you say, in the locational advantage of the producer.

Mr. Hall: Is it not part of the livestock industry work, is not the cow-calf operation a substantial part of that? And that involves the export of the live young animal. In that sense, I really would not have considered cutting off each segment of the industry by relating it only to processed beef.

[Traduction]

l'un des plus grands désastres de 1977 est le manque de compréhension du rapport Hall et je me demandais si un groupe ou des fonctionnaires ou qui que ce soit d'autre a communiqué avec vous au sujet de votre rapport. A mon avis, c'est la première fois que l'Ouest du Canada est traité de la même façon que l'Est du Canada pour ce qui est de l'élevage du bœuf et du porc. Étant donné certains facteurs différents, le prix dans l'Ouest est inévitablement de 4 à 5 cents la livre inférieur au prix dans l'Est.

Croyez-vous que des organismes auraient dû communiquer avec vous pour discuter en détail de votre rapport?

Le Juge Hall: C'est la première enquête officielle du genre. En octobre dernier, j'ai assisté à la Conférence du *Financial Post* Edmonton, j'avais été invité à Regina par la Chambre de commerce de la Saskatchewan, et il y a environ un mois, j'ai assisté à un congrès du Conseil économique de l'Alberta à Calgary.

Je ne sollicite pas les invitations. Je suis arrivé à un âge où l'on préfère rester chez soi, surtout l'après-midi, pour jouer au bridge. Toutefois j'ai accepté un certain nombre d'invitations, l'une provenant du Canadian Club de Calgary, l'autre du Rotary Club de Saskatoon. Mais dans la plupart des cas, mes propos sont restés sans écho.

M. Towers: C'est ce que je voulais dire, monsieur le président, trop souvent peut-être les gens veulent simplement obtenir des renseignements...

M. Hall: Ils se disent peut-être aussi que je cherche querelle à M. Lang, comme si nous étions en mauvais termes, ce qui n'est pas le cas. La dernière fois que je l'ai vu, il m'a invité à déjeuner avec lui... C'était un de mes étudiants à la faculté de droit, un excellent étudiant.

M. Towers: Monsieur le président, le juge ne peut pas toujours gagner. Toutefois cela ne devrait pas nuire à son rapport. Il me semble d'une importance fondamentale, surtout les trois lignes de la page 598 où vous dites:

La Commission recommande que les tarifs-marchandises pour les bestiaux et la viande soient établis de façon à ne pas annuler les avantages naturels dont bénéficient les producteurs et les conditionneurs des Prairies.

Pourquoi avez-vous inclus le bétail en plus de la viande? Il est primordial de créer des industries secondaires dans l'ouest du Canada et on pourrait contribuer à réduire les coûts si ces produits pouvaient être transformés à l'endroit le plus avantageux du point de vue géographique.

M. Hall: Une grande part de l'industrie de l'élevage n'est-elle pas au niveau de l'élevage primaire? Il s'agit donc de l'exportation de jeunes bêtes vivantes. C'est pourquoi je n'ai pas jugé bon d'adresser mes observations au seul secteur de l'industrie s'occupant de la transformation du bœuf.

[Text]

Mr. Towers: Did you undertake the costing factor, or did your economists, as it relates to moving livestock and processed meat? Did you get into that aspect of it at all?

Mr. Hall: Yes, I thought I dealt with that a while back, when I was talking about the quantity of barley that would be used in . . .

Mr. Towers: No, sorry, sir.

Mr. Hall: I am sorry.

Mr. Towers: I agree whole-heartedly on that . . .

Mr. Hall: I am sorry, I misunderstood you.

Mr. Towers: . . . in fact, I have figures to substantiate exactly what you are saying. You are correct, you are authentic, I believe in them, I think they are the most realistic we have ever heard. There is no quarrel there. But in the business of moving a carload of finished livestock east to the Montreal market, as it relates to the beef that you spoke about, the 550-pound carcasses in a refrigerated car or by boxing, I was just wondering whether any of your economists had undertaken anything in this regard?

Mr. Hall: In 1974 the movement of live beef from west to east totalled 160,000 tons, and the movement of meat and meat products was 157,000 tons. They were almost the same. I thought I had the relative figures per hundredweight for the live and the processed, I only finish up with the difference.

Mr. Towers: I think, sir, we have those figures. I think, generally speaking, it runs about three to one. Has an analysis been done of this? But perhaps it was not done with your permission.

Mr. Hall: I think there was an analysis of the difference between the rail and truck—in that sense; there is a study published, I think, in Volume 2 to that effect, but I cannot give you the details.

• 1220

Mr. Towers: Yes. This will be my last question then, Mr. Chairman, because I know the time is fleeting. Did you do an over-all costing of what it would be as it relates to hogs, beef, rapeseed products, flour milling and what have you? Also there is one point, sir, that has never been brought out specifically. I think everybody understands why you touched on it this morning, but I do not think really there is an understanding across Western Canada that this figure that you are going to give us, if you have it, will increase, but as it increases the other one decreases. I am sure there is not a proper understanding in Western Canada of that fact because too often we hear that this figure is going to go up until it would become unmanageable without the resulting effect that it would be offset by the other cost factor.

Mr. Hall: Do you mean the difference between Crow and compensatory?

Mr. Towers: That is right.

Mr. Hall: We did not do a definitive study because the figures were not available, but the fact is that while this void is going to increase through inflation and so forth, and from the fact that more grain will be transported, there are correspond-

[Translation]

M. Towers: Avez-vous étudié les coûts de transport du bétail et des produits de transformation? Avez-vous abordé cet aspect?

M. Hall: Oui, je crois avoir abordé cette question plus tôt lorsque j'ai parlé de la quantité d'orge qui servirait . . .

M. Towers: Non, excusez-moi.

M. Hall: Excusez-moi.

M. Towers: Je suis tout à fait d'accord avec cela.

M. Hall: Excusez-moi, je vous ai mal compris.

M. Towers: En fait, j'ai des chiffres qui concordent exactement avec ce que vous avez dit. Vous avez raison, j'accepte les chiffres que vous avez donnés, ce sont les plus réalistes qui aient jamais été présentés. Nous sommes d'accord là-dessus. Je me demandais si vos économistes ont effectué une étude des coûts du transport d'une wagonnée de bétail gras jusqu'au marché de Montréal, en ce qui a trait au bœuf dont vous avez parlé, le bétail abattu pesant 550 livres transporté par wagon frigorifique ou wagon couvert?

M. Hall: En 1974, 160,000 tonnes de bétail sur pied ont été transportés au total de l'Ouest à l'Est et 157,000 tonnes de viande et de produits connexes. Je croyais avoir des chiffres comparatifs au cent livres, mais je constate que je ne les ai pas.

M. Towers: Monsieur, nous avons ces chiffres. Je crois qu'en général il y a un rapport de 3 pour 1. A-t-on fait une étude là-dessus? Peut-être que cela a été fait sans votre permission expresse.

M. Hall: Je crois qu'on a effectué une analyse de la différence entre le transport ferroviaire et le transport par camions . . . Une étude a été publiée dans le volume 2 à ce sujet, mais je ne puis vous en donner les détails.

M. Towers: Oui. Une dernière question, monsieur le président, car il me reste peu de temps. Avez-vous effectué une analyse des coûts relatifs au porc, au bœuf, aux produits du colza, à la farine, etc.? Il y a aussi une autre question qu'on n'a jamais abordée de façon précise. Tout le monde comprend pourquoi vous l'avez soulevée ce matin, mais je ne crois pas que les producteurs de l'Ouest du Canada comprennent que le chiffre que vous allez nous fournir, si vous l'avez, augmentera, ce qui occasionnera une baisse de l'autre. Je suis sûr que les producteurs de l'Ouest ne comprennent pas la situation car nous entendons trop souvent dire que ce chiffre augmentera d'une façon excessive et serait finalement compensé par l'autre facteur.

M. Hall: Vous voulez dire la différence entre le tarif du passage du Nid-du-Corbeau et le tarif compensatoire?

M. Towers: C'est exact.

M. Hall: Nous n'avons pas effectué d'étude définitive car les chiffres n'étaient pas disponibles. Toutefois, bien que cet écart augmentera à cause de l'inflation et d'autres facteurs et que plus de grain sera transporté, des économies seront réalisées

[Texte]

ing savings in the fact of the consolidation of the railway system, of the improvements in it, in the utilization of the inland terminals to clean to grain capacity. If you would clean, say, 20 million bushels, I think you would save two trainloads of screenings which could carry grain. All these things roll into a ball eventually, in savings.

The Chairman: Thank you, Mr. Towers. Mr. Hnatyshyn.

Mr. Hnatyshyn: I appreciate the opportunity of questioning, Mr. Chairman. I have not been at a committee meeting for a while and I know that you have missed me, but I just stumbled in today and was surprised to see Mr. Justice Hall here.

Some hon. Members: Hear, hear.

Mr. Hnatyshyn: I wanted to thank him very much for coming. I think it has been a very important day, but in any event Mr. Hall made mention in the course of his statement his concern about the interpretation being placed on his findings. As Mr. Hall may or may not know, we have been questioning the Minister in the House quite extensively about implementation, being quite supportive of your report on our side and I think it is fair to say that the same applies to the other opposition party or parties.

Mr. Hall: Thank you.

An hon. Member: That is fair.

Mr. Hnatyshyn: In any event, we have been told from time to time by the Minister that the consultation with you following the handing down of your report has been quite sufficient in his view. I was wondering specifically, although Mr. Towers has asked what approach has been made to you by departmental officials, whether the Minister himself has been in touch with you and, if so, how many times and when. Have there been discussions specifically on the report and the recommendations that you have made in this report?

Mr. Hall: Specifically, since the report was published, that is after the position on May 17 in Saskatoon, I have seen Mr. Lang across the room at a Rotary meeting and these kinds of things, and sat next to him at lunch one day in the club. We met two weeks ago tomorrow at his invitation in Saskatoon. I think that has been the only consultation since the report was tabled.

We did meet several times on specific issues during the course of the hearings and, I think, on two occasions when the report was really in the final process of being written, but they dealt with specific items. For instance, we were very much concerned at one time over the intervention of Mr. Burgess in connection with the off-line elevator proposition that I think I mentioned. I had arranged that this would be dealt with at the hearing in Saskatoon and for some reason or another, which I never did find out, Mr. Burgess met with the grain trade without discussing, without notification to the Commission or to Mr. MacDonald, who was the Commission's Executive Director, and we did not hear about it until after the meeting was over. Whatever was said at that meeting—and I do not know what was said—apparently the off-line elevator idea got a great cooling on that occasion.

[Traduction]

par la consolidation du réseau de chemin de fer, les améliorations qu'on y apportera et l'utilisation des terminus intérieurs pour nettoyer tout le grain disponible. Si l'on nettoyait disons 20 millions de boisseaux, on pourrait récupérer l'équivalent de deux trains pour le transport des grains. Finalement, toutes ces améliorations contribueront à la réalisation d'économies.

Le président: Merci, monsieur Towers. Monsieur Hnatyshyn.

M. Hnatyshyn: Je suis très heureux de pouvoir poser des questions, monsieur le président. Je n'ai pas assisté à une réunion du Comité depuis assez longtemps, et je sais que je vous ai manqué, mais je suis entré en passant et j'ai été très surpris de voir le juge Hall.

Des voix: Bravo!

M. Hnatyshyn: Je tenais à le remercier d'être venu. M. Hall a mentionné au cours de son témoignage qu'il était très préoccupé par l'interprétation donnée à ces conclusions. Comme il le sait peut-être, nous avons posé de nombreuses questions au ministre en Chambre au sujet de l'application de ses recommandations. Nous avons parlé en faveur de son rapport et nous pouvons dire qu'il en est de même pour les autres partis de l'Opposition.

M. Hall: Merci.

Une voix: C'est juste.

M. Hnatyshyn: De toute façon, le ministre nous a dit qu'à son avis on vous avait suffisamment consulté après le dépôt du rapport. Bien que M. Towers vous ait demandé si des fonctionnaires avaient communiqué avec vous, je voudrais savoir si le ministre lui-même vous a contacté et, dans l'affirmative, combien de fois et quand. Avez-vous discuté avec lui du rapport et des recommandations qui s'y trouvent?

M. Hall: Depuis la publication du rapport, c'est-à-dire après la position prise le 17 mai à Saskatoon, j'ai vu M. Lang à une réunion du Club Rotary et à des rencontres de ce genre, et je me suis assis à côté de lui lors d'un déjeuner au club. Nous sommes rencontrés il y a deux semaines lorsque nous avons été invités à Saskatoon. Ce sont les seules fois où il m'a consulté depuis le dépôt du rapport.

Nous nous sommes rencontrés plusieurs fois au cours des audiences pour discuter de questions bien précises et à deux reprises pendant la rédaction du rapport, mais seulement pour discuter de détails. Par exemple, nous nous sommes inquiétés énormément à un certain moment de l'intervention de M. Burgess dans cette question des élévateurs qui ne sont pas situés près des voies et dont j'ai parlé. J'avais prévu que cela ferait l'objet d'une audience à Saskatoon et, pour une raison ou pour une autre, que je n'ai jamais comprise d'ailleurs, M. Burgess a eu des discussions avec les représentants de l'industrie du grain sans prévenir ni consulter la Commission, ni M. MacDonald qui en était le directeur exécutif. Nous n'en avons entendu parler que lorsque tout fut terminé. En tout cas, sans pourtant savoir exactement ce qui s'est passé au cours de cette

[Text]

I discussed that because I have had an exchange of correspondence. Now, I discussed with Mr. Lang something which has pleased me very much and that was the appointment of Mr. MacDonald to the CTC. I think it is one of the best things that has been done arising out of the report.

An hon. Member: That is right.

Mr. Hall: So on occasion there were specifics. On another occasion it was in connection with the line running from Yorkton to Banff, the CPR line. Mr. Lang thought the best way would be to truncate it at Maicam and Watson. We did not do that; we left it to be serviced from Lanigan—these kinds of things—there was a number of them.

I do not recall sitting down and going through the report as a unit.

Mr. Hnatyshyn: Except for one occasion which happened two weeks ago.

Mr. Hall: We did not go through the whole report then either because they were together for about an hour and had a very pleasant conversation. But to go through this thing item by item would take a lot longer than that, much longer than I was prepared to give at that time.

Mr. Hnatyshyn: Mr. Hall, one question that you raised about the action on the part of the government that you feel is worthy of support is the establishment of a western branch of the CTC. I am rather curious as to whether you see any possible conflict in that development with the recommendation of the establishment of a Prairie Rail Authority or whether these two things can be compatible.

Mr. Hall: No, we did not see any conflict there. As a matter of fact, we thought there was a great opportunity for co-operation with the CTC both being conscious of the western situation. No, we did not see any conflict.

Mr. Hnatyshyn: Okay. To get some clarification on a couple of points, and I realize we are getting close to 12.30 p.m., I just wonder if you could comment on two aspects.

One is—and I think you alluded to this, sir—there seems to be a body of opinion that is attempting to be expressed particularly in western Canada suggesting that the payment of the subsidy over and above the Crow be made in another way than by a direct payment to the railways. I wonder if you could tell us your opinion of those particular proposals and the reason why you think they are good or bad, and, secondly, I think you mentioned the fact that the information contained on grain handling through the port of Vancouver right now has been thoroughly canvassed in your report and by your Commission and whether or not you think any further study of those recommendations is necessary, I mean a study even based upon the information contained in your report or whether your recommendations are sufficient to handle the matter and whether or not this recently-announced inquiry which has

[Translation]

discussion, je sais que cette idée n'a plus été reçue par la suite avec l'enthousiasme du début.

• 1225

J'ai discuté de cette question, il y a eu un échange de lettres. J'ai discuté avec M. Lang de la nomination de M. MacDonald à la CCT, nomination qui m'a fait le plus grand plaisir. Je crois que c'est une des meilleures choses qui se soient produites à la suite du rapport.

Une voix: C'est vrai.

M. Hall: Ainsi donc, il y a eu certaines consultations sur des choses précises. Il y a eu également la question de la voie du CP qui va de Yorkton à Banff. D'après M. Lang, la meilleure façon de procéder était de l'arrêter à Maicam et Watson. Ce n'est pas ce que nous avons fait, nous avons prévu le service à partir de Lanigan. C'est ce genre de choses que nous avons abordées.

Je ne me rappelle pas avoir passé tout le rapport en revue en une fois.

M. Hnatyshyn: Sauf une fois il y a environ deux semaines.

M. Hall: Nous n'avons pas à cette occasion passé tout le rapport en revue non plus. Nous avons eu une conversation fort intéressante, mais si nous avions dû passer tout en revue article par article, je crois qu'il nous aurait fallu beaucoup plus de temps que cela.

M. Hnatyshyn: Monsieur Hall, vous avez soulevé la question d'une initiative que pourrait prendre le gouvernement et qui vaut la peine d'être appuyée, je veux parler de l'établissement d'une direction de la CCT pour les provinces de l'Ouest. J'aimerais savoir si, à votre avis, une telle direction pourrait aller de pair avec l'établissement de l'administration des Chemins de fer des Prairies qui a été recommandée.

M. Hall: A notre avis, nous ne voyons aucun conflit à cet égard. Nous pensons même que, puisque ces deux organismes sont conscients de la situation dans les provinces de l'Ouest, nous pourrions attendre une entière collaboration de la CCT. Nous n'avons pas eu de conflit à cet égard.

M. Hnatyshyn: Je vois. J'aimerais obtenir certaines clarifications au sujet de différentes questions, et je me rends compte que nous allons ajourner à 12 h. 30.

Tout d'abord, et je crois que vous en avez d'ailleurs parlé, il semblerait que certaines personnes, particulièrement dans les provinces de l'Ouest, estiment que le paiement de subventions en plus de celles du Pas du Nid-du-Corbeau pourrait se faire en procédant d'une façon différente par un paiement direct aux chemins de fer. Pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de ces propositions particulières, si elles sont bonnes ou non à votre avis; deuxièmement, il me semble que vous avez dit que la manutention du grain dans le port de Vancouver à l'heure actuelle a fait l'objet d'une étude exhaustive dans votre rapport. Croyez-vous que d'autres études de ces recommandations soient nécessaires, je veux parler d'une étude qui se baserait sur les renseignements contenus dans votre rapport. Croyez-vous, au contraire, que vos recommandations soient suffisantes pour permettre de régler la question? Croyez-vous que cette

[Texte]

not had any personnel named to it is absolutely essential or whether it is not essential.

Mr. Hall: It is your reference to what is contained in the report that has to be, I think, understood properly. It is not only what is in this document but in the entire record. That is when I say that this is now available to anyone who is interested in the Port of Vancouver, because there was a verbatim record kept of our entire proceedings, including those in Vancouver. As I say, the department has a copy, the Archives has a copy, CTC has a copy and so do two or three universities. So in the total documentation that is available I do not see that a new inquiry will uncover much more, but they might be wiser than we were.

• 1230

The Chairman: Thank you, Mr. Hnatyshyn. Mr. Ritchie.

Mr. Hnatyshyn: I think he was about to answer the second part of the question, Mr. Chairman.

Mr. Hall: And that was? I have forgotten it.

Mr. Hnatyshyn: That was with regard to payments, over and above the Crow, directly to railways versus another . . .

Mr. Hall: Oh, the manner. There have been a number of suggestions made, and of necessity, many of a rather vague nature, that some other way should be found to accomplish the same task. I think I replied that the way would be to ultimately load it on the producers. But the other way that was suggested rather seriously at one time, in connection with the commission, was that it be paid on what they called a cultivated-acreage basis, going back to the system that was in vogue . . .

An hon. Member: Acreage payment?

Mr. Hall: No. What was that program we had where we were taking land out of cultivation?

An hon. Member: LIFT.

Mr. Hall: LIFT program, right.

An hon. Member: Lower Inventory for Tomorrow.

Mr. Hall: Under that LIFT program, that was how the . . .

An hon. Member: That was called WHO.

Mr. Hall: Regardless of what it was called, that was how it was administered. And that was being suggested. As a matter of fact, it was suggested rather seriously in two or three quarters, including a submission by the Premier of the Province of British Columbia. He did not use that language, but the effect of the language was that it be paid to the producer rather than to the company.

The Chairman: Thank you, Mr. Hnatyshyn. I would just like to mention to the members that there was an agreement to terminate at 12.30. We have taxed Justice Hall's time, I think,

[Traduction]

enquête dont on a annoncé la tenue récemment, mais en charge de laquelle personne n'a encore été nommé soit absolument essentielle ou non?

M. Hall: Il faut savoir exactement de quoi l'on parle quand on parle du contenu du rapport. En fait, il ne s'agit pas simplement du document en tant que tel, mais de tous les dossiers qui ont servi à rédiger celui-ci. C'est la raison pour laquelle j'ai dit que tous ces documents étaient disponibles à toutes les personnes qui s'intéressaient à la question du port de Vancouver; en effet il existe un compte rendu sténographique de toutes nos délibérations, y compris celles de Vancouver. Le ministère en a un exemplaire, les Archives un autre et la C.C.T. un troisième ainsi que deux ou trois universités. Ainsi donc, toute cette documentation existe et je ne crois pas qu'une nouvelle enquête puisse permettre de faire ressortir quoi que ce soit de neuf. Évidemment, il se pourrait toujours que ses membres soient plus intelligents et plus sages que nous.

Le président: Merci, monsieur Hnatyshyn. Monsieur Ritchie.

M. Ritchie: Je crois que M. Hall allait répondre à la deuxième partie de ma question.

M. Hall: Je m'excuse, mais j'ai oublié quelle elle était.

M. Hnatyshyn: Il s'agissait des paiements versés en plus des subventions du Pas du Nid-du-Corbeau directement aux chemins de fer.

M. Hall: Vous voulez parler de la manière dont ces versements pourraient être faits. Différentes suggestions ont été proposées et évidemment, beaucoup d'entre elles sont assez vagues. Je crois que j'ai répondu qu'en fin de compte ce seraient les producteurs qui devraient payer la note. Une autre suggestion très sérieuse qui a été formulée à un moment donné visait la Commission et prévoyait que les paiements se fassent en tenant compte du nombre d'acres cultivés, ce qui correspondrait à un retour au système qui était en vogue . . .

Une voix: Des versements par acre?

M. Hall: Non, comment s'appelait ce programme de subventions pour les terres non cultivées?

Une voix: Cela s'appelait le programme de réduction des stocks de blé.

M. Hall: Oui.

Une voix: La réduction des stocks de blé.

M. Hall: C'est ce qui se passait aux termes de ce programme . . .

Une voix: Cela s'appelait le programme WHO.

M. Hall: Peu importe le nom, mais c'est bien de cela qu'il s'agit. On a proposé d'en revenir à cette méthode. En fait, cela a même été suggéré d'une façon assez sérieuse dans deux ou trois cas, entre autres par le premier ministre de la province de Colombie-Britannique. Il ne s'est pas servi de ces termes exacts, mais en fait la proposition visait à payer les subventions au producteur plutôt qu'à la compagnie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Hnatyshyn. J'aimerais faire remarquer aux membres que nous nous étions mis d'accord pour terminer à 12 h 30. Nous avons déjà suffisam-

[Text]

just about sufficiently. I have one questioner left, Mr. Ritchie, then we would have to consider seriously about adjourning the meeting. Mr. Ritchie.

Mr. Ritchie: Just one question, Mr. Justice Hall. I think our problem over the years is that we have really changed the grain system and the transportation system by a series of commissions and so on. I can remember the MacPherson Commission when we first started to become aware of these things. But on your idea about a western arm of the CTC, how do you think it can be made to function and to really serve the interests, which is what I think westerners want, consistently in the years to come? We see bodies get appointed and so on, and there always seems to be a tendency to fall into the bureaucracy of Ottawa and they sometimes forget about us. I was wondering what you thought about this and maybe what safeguards or what mechanisms you might have thought about that would make sure it remains a spokesman for western transportation problems.

Mr. Hall: I suppose we would hope that initially it did become that in the first instance and that public opinion would require that it so remain. But there is no guarantee anybody can give that an institution you set up is going to continue on the right road.

I am going to depart from this. What brings it to mind is the northern Manitoba situation. You are from the Dauphin constituency and you are concerned for the moment with the interlake. That is where we thought the off-line elevator at Fisher Branch was a matter of maintaining some 60-70 miles of rail to serve one area that has a very considerable grain-producing record. That is the initial point we thought of for an off-line elevator, because there is an excellent highway across from Fisher Branch over to Arborg and that could be done.

• 1235

This was one. I am sort of surprised, in a way, that that has not been taken up, because there is a line that runs along the boundary of Lake Manitoba, one that runs along the boundary of Lake Winnipeg, and this line in the middle, that serve no purpose except for serving the end up at Fisher Branch.

Mr. Ritchie: Mr. Chairman, could Mr. Mazankowski have the bit of time remaining that would have been mine?

The Chairman: I think we would need, if we continue on with a second round . . .

Mr. Mazankowski: He has 10 minutes, sir.

The Chairman: I understand, but if he gives up his time, we would move to a second round, unless there is agreement that we allow, say, five minutes . . .

Mr. Mazankowski: I just had one question.

The Chairman: Would that . . .

An hon. Member: One question from each side, and then we can wind it up.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

[Translation]

ment abusé du temps du juge Hall. Il me reste le nom d'une personne sur ma liste, celui de M. Ritchie, après quoi nous devrions sérieusement songer à ajourner. Monsieur Ritchie.

M. Ritchie: Monsieur le juge, j'aimerais vous poser une question. Le problème auquel nous avons à faire face est celui des changements radicaux au système de manutention et de transport du grain. Des commissions différentes se sont penchées sur la question. Je me rappelle la Commission MacPherson qui a été la première. Comment pensez-vous qu'un organisme exécutif de la C.C.T. puisse servir véritablement les intérêts de l'Ouest, ce que les gens de l'Ouest voudront de plus en plus au cours des années à venir? Car en fait, des commissions et des organismes sont nommés et il semblerait toujours qu'ils relèvent de la bureaucratie à Ottawa qui nous oublie parfois. Quelles précautions pourrait-on prendre pour s'assurer qu'un tel organisme reste véritablement un porte-parole des intérêts de l'Ouest en matière de transport?

M. Hall: Nous espérons bien que c'est ce qui présidera à l'établissement d'un tel organisme et que l'opinion publique veillera à ce que l'on ne dévie pas de ce chemin. Évidemment il n'y a jamais aucune garantie prévoyant qu'une institution établie dans un certain but continue dans cette même direction.

Je vais m'écarter de cette question pour le moment pour parler de la situation au nord du Manitoba. Vous êtes de la circonscription de Dauphin et vous vous préoccupez de ce qui se passe dans la région des lacs. Nous avions pensé que l'élévateur éloigné des voies à Fisher Branch permettrait de maintenir quelque 60 à 70 milles de voies, ce qui aurait permis de desservir une région qui a toujours eu une très forte production de grains. En effet, la chose était possible puisqu'il existe une route en parfait état qui va de Fisher Branch à Arborg.

Je suis surpris que l'on ait pas donné suite à cette proposition, étant donné qu'il existe une voie qui longe le bord du Lac Manitoba; une autre qui longe le bord du Lac Winnipeg alors que cette voie entre les deux ne dessert que Fisher Branch.

M. Ritchie: Monsieur le président, M. Mazankowski pourrait-il disposer du reste de mon temps?

Le président: Si nous voulons avoir un deuxième tour, nous aurons besoin . . .

M. Mazankowski: Mais il a droit à dix minutes.

Le président: Oui, mais s'il voulait terminer, nous pourrions passer au deuxième tour à moins que nous nous mettions d'accord pour donner cinq minutes . . .

M. Mazankowski: Je n'ai qu'une question à poser.

Le président: Est-ce que . . .

Une voix: Une question de chaque côté de la table après quoi nous pourrions terminer.

Le président: Monsieur Mazankowski.

[Texte]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I have been told that Mr. Lang has just announced the details of the special investigating committee that he is establishing. Briefly, the details are that . . .

Mr. Hall: Is that the Vancouver one?

Mr. Mazankowski: No, that is the special immediate investigation into the efficient use of Prairie grain handling and transportation facilities, which was announced by Mr. Goodale on June 3. I understand that today Mr. Lang has come forth with some further details on this particular proposal. Among other things, he has been quoted as saying that it will not duplicate the Hall or Snively Commission findings, that the investigation that will take place will be practical and down-to-earth, that the analyst will be appointed by the end of June; that the committee will be charged with the task of analysing the directional flow and the seasonal variation of exported domestic grain movements, and that it will be looking at the operating practices and physical constraints on the Prairie branch line, taking into consideration waiting time, routing, etc. All those things. I am wondering, in light of those details that have been announced today, whether you may have any further comment on this further investigation, since you indicated earlier that it may well be ploughing over the same ground that you and your Commission had considered. Have you any further comment on it?

Mr. Hall: On the basis that those are the boundaries, or the subjects of the new proposal, I would say that somebody is going to have an easy job, a small row to hoe.

An hon. Member: He can read the report.

Mr. Hall: Not only read the report, but have access to the material upon which the report was founded. If you were going to put everything in the report the thing would have been three feet deep. There is the supporting material, all of which is in the hands of the people who are going to do it. I was just wondering, has he found this body, this person who is not available in Canada?

An hon. Member: Not yet.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the qualification is that he must be independent, he must have proven experience and expertise in the railway industry.

Mr. Hall: And there is nobody in Canada.

Mr. Mazankowski: Apparently not.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. One brief question, Mr. McRae.

Mr. McRae: I would just like to go back to what we were doing and talk about subsidies some more, because I agree entirely that we have to do subsidies. I am not sure whether blank subsidy does not end up on the Quebec-Windsor corridor, and maybe our way is another way of doing it. But since I only have a couple of minutes, I would like to deal with Thunder Bay.

[Traduction]

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'entends dire que M. Lang vient d'annoncer les détails du comité spécial d'enquête qu'il vient d'établir. Il s'agit . . .

M. Hall: Pour Vancouver?

M. Mazankowski: Non, l'enquête qui débutera immédiatement et qui porte sur l'utilisation efficace des installations de manutention et de transport du grain des Prairies et qui a été annoncée par M. Goodale le 3 juin. Si je comprends bien, M. Lang a donné d'autres détails à cet égard. Il a dit entre autres que cette enquête ne ferait pas double emploi avec les rapports des commissions Hall ou Snively, qu'il s'agirait d'une enquête pratique et réaliste et que la personne chargée de celle-ci sera nommée à la fin juin. Le comité aura pour tâche d'analyser le mouvement et les variations saisonnières des exportations de grains, les méthodes d'exploitation et les contraintes que cela impose aux lignes secondaires des Prairies, en tenant compte des périodes d'attente, des itinéraires, etc. Étant donné les détails qui viennent d'être annoncés aujourd'hui, qu'avez-vous à dire au sujet de cette nouvelle enquête puisque vous avez dit précédemment qu'elle portera sans doute sur les mêmes questions que celles qui ont été étudiées par votre commission?

M. Hall: Si tel est le mandat de cette nouvelle enquête, je puis vous assurer que les enquêteurs ne seront pas débordés.

Une voix: Ils pourront tout simplement lire le rapport.

M. Hall: Non seulement lire le rapport mais s'inspirer de tout le matériel qui a servi à la rédaction du rapport. Car évidemment, toutes les données ne sont pas publiées in extenso dans le rapport mais elles sont à la disposition des personnes qui feront cette nouvelle enquête. A-t-on trouvé cette personne qui n'est pas disponible au Canada?

Une voix: Pas encore.

M. Mazankowski: Monsieur le président, l'enquêteur doit être une personne indépendante, avoir une compétence indiscutable en matière de chemin de fer.

M. Hall: Il n'y a personne qui ait ces qualifications au Canada?

M. Mazankowski: Apparemment pas.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Une brève question, monsieur McRae.

M. McRae: J'aimerais revenir à ce que nous faisons et parler un peu plus des subventions, avec lesquelles je suis entièrement d'accord. Je pense donc qu'il ne faudrait pas que l'on émette des chèques en blanc, car ceux-ci pourraient servir au corridor Québec-Windsor. Il faudrait peut-être trouver une autre façon de procéder. Puisqu'il me reste quelques minutes, j'aimerais parler de Thunder Bay.

[Text]

• 1240

I think it is an accident of history, not of geography, that we are not part of the province of Manitoba and a rather unfortunate accident, I think, because there seems to be some kind of barrier which I think we should be doing our best to break down between north-western Ontario and Manitoba and the other Western provinces and which seems to give a lot of people in the West a feeling that Thunder Bay is not their harbour; and I, particularly, feel it is. I hope that is not the feeling in the West. But I would like my own community to move as fast as they can to encourage relationships with Western communities. You do not see that as a problem, or do you see any ways, if there is any kind of gap, to bridge it?

Mr. Hall: No, we found no resentment against Thunder Bay as such, because, to begin with, practically the entire production from Manitoba goes through Thunder Bay and a great deal of the Saskatchewan, as far west, certainly, as Regina, Weyburn, and through there. I think from that large terminal in Weyburn, the exit is towards Thunder Bay, particularly off the ...

The Chairman: Order, please. I said one short question.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: My short question is in two parts.

The Chairman: You have two minutes, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Two minutes to put them. Mr. Chairman, may I ask Mr. Justice Hall how the railroads would use the difference between the Crow rate and the compensatory rate? Would it be correct to assume that in its report the Commission took it as given that there would be either a statutory or a regulatory requirement on the railroads to use funds to upgrade trackage and to purchase equipment?

The second part of my question is, in part of the congestion in Vancouver right now, I am informed by terminal elevator operators that they are running 24-hour-a-day shifts cleaning and drying grain in order to keep 16 hours of loading ships and unloading cars going, whereas the five government terminals in Saskatchewan and Alberta are sitting idle and their cleaning and drying capacity is not being used. Was it the intent in your report that these government terminals be used for that purpose in times of a surge such as we have?

Mr. Hall: At all times.

Mr. Benjamin: At all times.

Mr. Hall: Particularly in times of requirement, but if you do it at all times they will be there when they are needed. That was our idea.

Mr. Benjamin: And you took it as given in your report that there would be a requirement on the railroads to use moneys to purchase cars and fixed tracks?

[Translation]

Je crois que c'est à cause d'un accident de l'histoire et non de la géographie que nous ne faisons pas partie de la province du Manitoba. Et c'est très malheureux car il semblerait exister une barrière que l'on devrait s'efforcer d'abattre entre le nord-ouest de l'Ontario, le Manitoba et les autres provinces de l'Ouest. Beaucoup de personnes des provinces de l'Ouest estiment que Thunder Bay n'est pas leur port alors qu'à mon avis il l'est bel et bien. J'aimerais que, comme dans ma communauté, on encourage l'établissement rapide de relations avec les communautés des provinces de l'Ouest. Voyez-vous une façon de combler ce fossé?

M. Hall: Nous n'avons jamais remarqué qu'il existait de ressentiment quel qu'il soit envers Thunder Bay, tout d'abord parce que la production presque totale du Manitoba passe par là ainsi qu'une grande partie de la production de la Saskatchewan, celle qui provient même des régions situées véritablement dans l'Ouest du Manitoba comme Regina et Weyburn. Je crois en effet qu'à partir de cet élévateur de tête de ligne important de Weyburn le grain se dirige vers Thunder Bay particulièrement ...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. J'ai permis une brève question.

Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Ma brève question est en deux parties.

Le président: Vous disposez de deux minutes, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Très bien. D'abord j'aimerais demander au juge Hall comment les chemins de fer utiliseront la différence entre le taux du Passage du Nid-du-Corbeau et le taux compensatoire? Serait-il exact d'assumer que la Commission, dans son rapport, estime que les chemins de fer devraient être obligés par statut ou par règlement d'utiliser leurs fonds afin d'améliorer la voie ferrée et d'acheter de l'équipement?

La deuxième partie de ma question porte sur la congestion qui existe à l'heure actuelle dans le port de Vancouver. Les exploitants d'élévateurs de tête de ligne me disent qu'ils ont des équipes qui travaillent 24 heures par jour à nettoyer et à sécher le grain afin de pouvoir pendant 16 heures sur 24 charger les bateaux et décharger les wagons alors que les cinq élévateurs de tête de ligne appartenant au gouvernement en Saskatchewan et en Alberta sont inactifs, que leurs installations de nettoyage et de séchage ne sont pas utilisées. Votre rapport recommandait-il que ces élévateurs-terminus soient utilisés à cette fin à des moments de pointe comme ceux que nous connaissons à l'heure actuelle?

M. Hall: En tout temps.

M. Benjamin: En tout temps.

M. Hall: Particulièrement en temps de besoin, mais évidemment s'ils sont utilisés de cette manière en tout temps, ils seront utilisés en période de pointe aussi! Telle était notre idée.

M. Benjamin: Et par conséquent, vous recommandez dans votre rapport que les chemins de fer soient obligés d'utiliser

[Texte]

Mr. Hall: I hoped there would be no doubt about that. The Railway Act stipulates that the railways are to render service to the public of Canada. That is why they are chartered.

Mr. Benjamin: Right.

Mr. Hall: If they do not do that, Parliament has the right to . . .

Mr. Benjamin: Nail them.

Mr. Hall: . . . say something about it.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.

Justice Hall, it has certainly been an honour and a pleasure for us to have you appear before us today and we thank you for your indulgence in this lengthy period. We hope that all your future endeavours will be extremely successful. I would like to thank our interpreters as well, for staying on with us.

We will stand Votes 1 and 5 and this committee is adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

leurs fonds pour acheter des wagons et remettre en état la voie ferrée?

M. Hall: J'espérais qu'il n'y aurait aucun doute à cet égard. La Loi sur les chemins de fer stipule en effet que les chemins de fer sont un service d'utilité publique. C'est la raison pour laquelle ils existent.

M. Benjamin: Oui.

M. Hall: Sinon, le Parlement a le droit de . . .

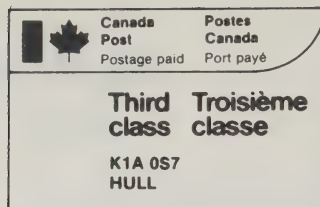
M. Benjamin: De les réprimandez?

M. Hall: Quelque chose du genre.

Le président: Je vous remercie, monsieur Benjamin.

Monsieur le juge, cela a été un honneur et un plaisir pour nous de vous voir comparaître aujourd'hui devant le comité et nous vous remercions de votre patience au cours de cette longue période de questions. J'espère que toutes vos entreprises futures seront couronnées de succès. J'aimerais remercier également les interprètes d'avoir persévéré!

Les crédits 1 et 5 sont réservés. Le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT*
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

WITNESS—TÉMOIN

Mr. Justice Emmett Hall, Chairman, Grain Handling and
Transportation Commission.

M. Justice Emmett Hall, président, Commission d'enquête
sur la manipulation et le transport de grains.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 37

Thursday, June 15, 1978

Chairman: Mr. John Campbell

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 37

Le jeudi 15 juin 1978

Président: M. John Campbell

*Minutes of Proceedings and Evidence
of the Standing Committee on*

Transport and Communications

*Procès-verbaux et témoignages
du Comité permanent des*

Transports et des communications

RESPECTING:

Main Estimates 1978-79
under TRANSPORT

CONCERNANT:

Budget principal 1978-1979
sous la rubrique TRANSPORTS

APPEARING:

The Honourable Otto E. Lang,
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Otto E. Lang,
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Third Session of the
Thirtieth Parliament, 1977-78

Troisième session de la
trentième législature, 1977-1978

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. John Campbell

Vice-Chairman: Mr. David Collenette

Messrs.

Beatty	Dionne (<i>Kamouraska</i>)
Béchar	Flynn
Benjamin	Goodale
Condon	Hargrave
Crosbie	

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président: M. John Campbell

Vice-président: M. David Collenette

Messieurs

Harquail	McCain
Lapointe	McIsaac
Loiselle (<i>Saint-Henri</i>)	McKenzie
Mazankowski	McRae
	Neil—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65 (4)(b)

On Thursday, June 15, 1978:

Mr. Flynn replaced Mr. Anderson;

Mr. Crosbie replaced Mr. Malone;

Mr. McKenzie replaced Mr. Hamilton (*Swift Current-
Maple Creek*);

Mr. McCain replaced Mr. Murta;

Mr. Beatty replaced Mr. Towers;

Mr. Harquail replaced Mr. Goodale;

Mr. Goodale replaced Mr. Roy (*Laval*).

Conformément à l'article 65(4)b) du Règlement

Le jeudi 15 juin 1978:

M. Flynn remplace M. Anderson;

M. Crosbie remplace M. Malone;

M. McKenzie remplace M. Hamilton (*Swift Current-
Maple Creek*);

M. McCain remplace M. Murta;

M. Beatty remplace M. Towers;

M. Harquail remplace M. Goodale;

M. Goodale remplace M. Roy (*Laval*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 15, 1978
(39)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met at 9.43 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell, presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Béchard, Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Flynn, Goodale, Hargrave, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McIsaac, McKenzie and Neil.

Other Members present: Messrs. Schellenberger and Smith (*Churchill*).

Witnesses: From the *Prairie Rail Action Committee*: Professor Fred Anderson, Chairman; Mr. Henry Reperts, Executive Director.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, March 1, 1978, relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979. (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Wednesday, March 15, 1978*).

On motion of Mr. Lapointe;—*Ordered*, that an additional 1,000 copies of Issues Nos 36 and 37 of the Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on Transport and Communications be printed.

The Chairman called Votes 1 and 5 relating to the Department of Transport.

The witnesses answered questions.

At 11:55 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING
(40)

The Standing Committee on Transport and Communications met at 3:45 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Campbell presiding.

Members of the Committee present: Messrs. Beatty, Béchard, Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Crosbie, Flynn, Goodale, Hargrave, Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McIsaac, McKenzie and McRae.

Appearing: The Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Wednesday, March 1, 1978, relating to Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979. (*See Minutes of Proceedings and Evidence for Wednesday, March 15, 1978*).

The Chairman called Votes 1 and 5 relating to the Department of Transport.

The Minister made an opening statement and answered questions.

It was agreed,—That a document entitled "Operation and Maintenance of Frobisher Bay Airport by Contract" submitted by the Minister of Transport be printed as an Appendix to

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 15 JUIN 1978
(39)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 43 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Béchard, Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Flynn, Goodale, Hargrave, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McIsaac, McKenzie et Neil.

Autres députés présents: MM. Schellenberger et Smith (*Churchill*).

Témoins: Du *Prairie Rail Action Committee*: M. Fred Anderson, président; M. Henry Reperts, directeur exécutif.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 1^{er} mars 1978 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. (*Voir procès-verbal et témoignages du mercredi 15 mars 1978*).

Sur motion de M. Lapointe;—*Il est ordonné*, que 1,000 exemplaires supplémentaires des fascicules nos 36 et 37 des procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des transports et des communications soient imprimés.

Le président met en délibération les crédits 1 et 5 portant sur le ministère des Transports.

Les témoins répondent aux questions.

A 11 h 55, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(40)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 h 45 sous la présidence de M. Campbell (président).

Membres du Comité présents: MM. Beatty, Béchard, Benjamin, Campbell (*LaSalle-Émard-Côte Saint-Paul*), Condon, Crosbie, Flynn, Goodale, Hargrave, Harquail, Lapointe, Loiselle (*Saint-Henri*), Mazankowski, McCain, McIsaac, McKenzie et McRae.

Comparait: L'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports.

Le Comité poursuit l'étude de son ordre de renvoi du mercredi 1^{er} mars 1978 portant sur le Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. (*Voir procès-verbal et témoignages du mercredi 15 mars 1978*).

Le président met en délibération les crédits 1 et 5 ayant trait au ministère des Transports.

Le ministre fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

Il est convenu,—Qu'un document intitulé «Impartition de l'exploitation et de la maintenance de l'aéroport de Frobisher Bay» soumis par le ministre des Transports soit joint aux

this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TC-9"*).

At 5:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir Appendice «TC-9»*).

A 17 h 25, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Nino A. Travella

Clerk of the Committee

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 15, 1978

• 0942

[Texte]

The Chairman: Order please. We do have a quorum. We will resume consideration of the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979. I will call Votes 1 and 5 under Transport.

Ministry of Transport

A—Department—Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures—\$57,525,000

Vote 5—Departmental Administration—Capital expenditures—\$17,793,000

The Chairman: We have the pleasure of having before us this morning Professor Fred Anderson, Chairman of the Prairie Rail Action Committee. With Mr. Anderson is Mr. Henry Roberts, Executive Director of the Prairie Rail Action Committee.

Professor Anderson has an opening statement to make before the Committee this morning and so I will ask him to proceed with that.

Professor Fred Anderson (Chairman, Prairie Rail Action Committee): Mr. Chairman and members of the Standing Committee on Transport and Communications, I thank you for the opportunity to appear before you today on my own behalf as well as on behalf of my three committee members, Mr. Jack Gorr from the province of Alberta, Mr. Lorne Parker who lives in the province of Manitoba, and Mr. William Cooper, who resides in the province of Saskatchewan. All three of these gentlemen are grain producers.

I have prepared, Mr. Chairman, a few comments which I thought might be useful background for the Committee and which might provide some perspective of the work of the Prairie Rail Action Committee; and then, of course, I am at your disposal for such questions as may be forthcoming.

Prior to the formation of the Grain Handling and Transportation Commission, the Hall Commission, in 1975, the prairie branch line system consisted of 18,836 miles of track. Initially, 12,414 miles of the track were guaranteed to the basic network to the year 2000 by action of the Government of Canada. The Grain Handling and Transportation Commission, as a result of its deliberations, added another 1,812 miles to the basic network, which brought the total in the basic network to 14,226 miles of track. This is 75.9 per cent of the total initial mileage; 75.9 per cent of the initial mileage has now been guaranteed in the basic network. Still to be considered is the mileage that PRAC will recommend be added to the basic network, and it is highly probable that the final network will be in excess of 15,000 miles of track—that is, four fifths of the initial network will be guaranteed to the year 2000. PRAC's responsibility is primarily with 2,343.6 miles. This mileage represents 12.5 per cent of the over-all network and that is what the main work of the Prairie Rail Action Committee consists of.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 15 juin 1978

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons le quorum. Nous pouvons donc reprendre l'étude du Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. Je mets en délibération les Crédits 1^{er} et 5 sous la rubrique Transports.

Transports

A—Ministère—Programme de l'administration centrale

Crédit 1^{er}—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—\$57,525,000

Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capital—\$17,793,000

Le président: Nous accueillons ce matin le professeur Fred Anderson, président du Comité de développement ferroviaire des Prairies. Accompagne M. Anderson, M. Henry Roberts, directeur administratif du Comité de développement ferroviaire des Prairies.

Le professeur Anderson désire faire une déclaration d'ouverture. Je lui cède la parole.

M. Fred Anderson (président du Comité de développement ferroviaire des Prairies): Monsieur le président, Messieurs les membres du Comité permanent des transports et des communications, je tiens à vous remercier de cette occasion qui m'est donnée de comparaître devant vous, en mon nom personnel et au nom des trois autres membres de mon comité, M. Jack Gorr, de l'Alberta, M. Lorne Parker, du Manitoba, et M. William Cooper, de la Saskatchewan. Tous les trois sont producteurs de céréales.

J'ai préparé quelques observations préliminaires pour situer le comité et l'informer de ce que fait le Comité de développement ferroviaire des Prairies. Après quoi, je me soumettrai volontiers aux questions.

Avant la création, en 1975, de la Commission d'enquête sur la manutention et le transport du grain, la Commission Hall, le réseau d'embranchements des Prairies comptait 18,736 milles de voies. Au départ, 12,414 milles de rail avaient été garantis jusqu'à l'an 2000 par le gouvernement du Canada comme réseau de base. La Commission d'enquête sur la manutention et le transport de grain, à la suite de ses délibérations, ajouta 1,812 milles supplémentaires au réseau de base, ce qui porta le total à 14,226 milles de voies. C'est 75.9 p. 100 de la longueur initiale totale; 75.9 p. 100 de la longueur initiale ont maintenant été garantis comme réseau de base. Il faut tenir compte de la longueur supplémentaire que le CDFP recommandera. Ce qui fait qu'il est fort probable que le réseau comptera en définitive plus de 15,000 milles de voies. A ce moment-là, les quatre cinquièmes du réseau initial seront garantis jusqu'à l'an 2000. Le mandat de CDFP porte surtout sur 2,346.6 milles. Cette longueur représente 12.5 p. 100 de tout le réseau. C'est là-dessus que porte surtout l'action du Comité de développement ferroviaire des Prairies.

[Text]

• 0945

This committee was formed during the summer of 1977 in response to concerns raised by the grain industry about the fate of these 2,343.6 miles of track. The lines placed in this uncertain category by the Hall Commission were to have their final status determined sometime between now and the year 1990 by a recommended Prairie Rail Authority, which was a recommendation, of course, of the Hall Commission. It was realized, Mr. Chairman, that no elevator company, railway, or producer would be willing to commit investment money as long as the status of this small portion of branch lines remained in doubt. In response to the need for certainty, the government of Canada initiated this committee, comprised of us four Westerners.

Within the context of the 2,343.6 miles of Prairie branch lines, which were neither designated to the permanent network nor recommended for abandonment by the Hall Commission, the objective of PRAC—Prairie Rail Action Committee—is to advise the Minister and government of Canada on four things: first, further transfers of the branch lines to the permanent network guaranteed to the year 2000; second, abandonment of branch lines at a date to be specified by PRAC; third, priorities for branch line upgrading and rehabilitation; and fourth, an examination of the Prairie Rail Authority concept.

I would like to point out, Mr. Chairman, that PRAC is not responsible for implementing recommendations of the Grain Handling and Transportation Commission. It will not be advising on policy matters contained in that report—with, of course, the exception of an opinion at the end of our work concerning the idea of a Prairie Rail Authority. PRAC is primarily a technical committee, and it has no authority on its own. It can advise and recommend to the Minister, but it cannot authorize. It is his committee, it is appointed by him, it sits at his pleasure, and it is responsible to him.

Mr. Chairman, it might be helpful if I briefly outlined the approach the committee is following to fulfil its terms of reference. In view of the fact that the Grain Handling and Transportation Commission undertook extensive hearings in some 77 local communities and received over 1,100 submissions, this committee feels it is unnecessary and indeed inappropriate to hold further hearings. In great measure the evidence is in, and in a great many things decisions have already been rendered by the Hall Commission. However, from the beginning PRAC indicated that it would welcome new or additional material from communities, organizations, governments; information that would be supplementary to the mass of material collected by the Grain Handling and Transportation Commission, to which this committee has full access. Indeed, we have its physical presence with us.

One of our first acts after being formed was to sit down last fall, early in the autumn, with Mr. Justice Hall, the Chief Commissioner of the Grain Handling and Transportation Commission, to seek his guidance on process. On a subsequent occasion our committee has met with three of the four other commissioners and exchanged experience.

[Translation]

Le comité a été formé au cours de l'été 1977 en réponse aux inquiétudes manifestées par l'industrie des céréales relative à ces 2,346.6 milles de voies. Les lignes qui étaient classées comme douteuses par la Commission Hall devaient faire l'objet d'une décision finale d'ici 1990 de la part de l'Administration des chemins de fer des Prairies, qui était recommandée par la Commission Hall. Or, on s'est aperçu qu'aucune société d'élevateur, qu'aucun chemin de fer, qu'aucun producteur n'était prêt à engager des fonds tant que le sort de ces quelques embranchements n'était pas connu. Pour mettre fin à l'incertitude, le gouvernement du Canada a mis sur pied ce comité composé de ces quatre représentants de l'Ouest que nous sommes.

Pour ce qui est de ces 2,346.6 milles d'embranchements des Prairies, dont on a recommandé à la Commission Hall ni l'incorporation au réseau permanent, ni l'abandon, l'objectif du CDFP, le Comité de développement ferroviaire des Prairies, est de conseiller le ministre, le gouvernement du Canada sur quatre plans: d'abord, les transferts futurs d'embranchements au réseau permanent garanti jusqu'à l'an 2000; deuxièmement, l'abandon des embranchements à une date arrêtée par le CDFP; troisièmement, les priorités en vue de l'amélioration et de la remise en état des embranchements; quatrièmement, le concept de l'Administration des chemins de fer des Prairies.

Je tiens à signaler, monsieur le président, que le CDFP n'a pas pour rôle d'appliquer les recommandations de la Commission d'enquête sur la manutention et le transport du grain. Il ne conseille pas le gouvernement non plus sur les politiques contenues dans le rapport, sauf pour ce qui est de son examen, vers la toute fin, du concept de l'Administration des chemins de fer des Prairies. Le CDFP est surtout un comité technique. Il n'a pas de pouvoir en soi. Son rôle se borne à conseiller le ministre et à lui présenter des recommandations. Il a été nommé par le ministre et il siège selon son bon plaisir. Il lui est comptable.

Monsieur le président, il serait peut-être utile que je décrive brièvement la démarche du comité dans l'accomplissement de son mandat. La Commission d'enquête sur la manutention et le transport du grain ayant déjà mené de longues audiences dans quelques 77 localités et reçu plus de 1,100 mémoires, le comité n'estime pas nécessaire ou approprié de tenir d'autres audiences. Pour la plus grande partie, les témoignages ont déjà été entendus. Bon nombre de décisions même ont déjà été prises par la Commission Hall. Cependant la CDFP s'est toujours dit prêt à recevoir de nouveaux mémoires des collectivités, des organismes et des gouvernements. Ces mémoires s'ajouteront à la volumineuse documentation déjà constituée par la Commission d'enquête sur la manutention et le transport du grain à laquelle le comité a accès. Le comité possède même cette documentation en propre.

Un des premiers gestes que nous avons posés a été de rencontrer au début de l'automne le Juge Hall, le Commissaire en chef de la Commission d'enquête sur la manutention et le transport du grain. Nous avons voulu avoir ses conseils. Par la suite, le comité a rencontré trois des quatre autres commissaires pour connaître leurs vues.

[Texte]

• 0950

To evaluate both the material that has been given to us by the Hall Commission and the newly-updated and supplementary information gathered by us, the committee takes into consideration a number of factors. These factors are not necessarily listed in priority, Mr. Chairman, but simply as they come. Firstly, we look at the topography of the area that we have delineated, after we have selected a line or a series of lines for consideration, after we have given it a priority; we look at the topography to assess the potential for road movement; we look at the cultivation patterns in the topography, and we look for possibilities for alternate movement. In association with that, secondly, we look at the roads. We look at the quantity and the quality of the roads in each area to determine their suitability to new grain hauling patterns.

Thirdly, we also look at social considerations. We look at the trends, such as population increases or declines; we look at indicators of activity such as primary and secondary school consolidation, hospital centralization and any other trends that we see evolving in an area. I add that social considerations, although they are certainly important in the areas, are very carefully considered by the Hall Commission and if we see nothing that would contradict the evidence they have, then pretty largely we accept the conclusions drawn by the Hall Commission. Sometimes changes do occur.

We also look in the fourth place at the grain delivery characteristics of the area. We look at present hauling distances of each permit holder; we make estimates of the length of the increased haul if certain elevator and rail line abandonments occurred; we look at several options within this context of grain delivery characteristics. We look for evidence of new crops, new types of crops which are evolving, crops which themselves may not move by rail whether the rail stays there or not, and this is happening in considerable numbers of the areas that we consider. We look at the age and present capacity of the elevators in this district and we ask and have received elevator company intentions in these districts. We also have figures that are accurately kept on 10-year and 5-year and last year grain receipts at every point. We look at the condition and the capacity of the elevators at alternate points should a line be closed.

Finally, we look at the rail characteristics. We look at the present track condition; we have full engineering reports on every mile of track; we get estimates from the engineers on what it would cost to upgrade track to year-round, full hopper car operation. We have the record of subsidies claimed and paid on every mile of track or every subdivision that we consider and we also consult with the railways on the operational alternatives that would be practical should a line be closed; how that area will be affected operationally.

[Traduction]

Pour évaluer tant les documents qui nous ont été remis par la Commission Hall que les renseignements supplémentaires de mise à jour que nous avons réunis, nous prenons en ligne de compte un certain nombre de facteurs. Ces facteurs, monsieur le président, ne sont pas nécessairement présentés par ordre d'importance, mais simplement dans l'ordre dans lequel ils se présentent. Premièrement, nous examinons la topographie de la région que nous avons délimitée, après avoir choisi une ligne ou une série de lignes à examiner, et après lui avoir ou leur avoir accordé la priorité; nous étudions la topographie pour évaluer le potentiel de déplacement routier, nous étudions les schémas de culture de la région et nous envisageons d'autres possibilités de transport. En outre, et en deuxième lieu, nous étudions les routes. Nous examinons le nombre et la qualité des routes de chaque région afin de voir si elles sont adaptées à de nouvelles possibilités de transport du grain.

Troisièmement, nous prenons également en ligne de compte les considérations sociales. Nous étudions les diverses tendances telles que la croissance démographique, les indices d'activité tels que les écoles primaires et secondaires, les consolidations, la centralisation hospitalière et toute autre tendance observable dans la région. J'ajoute que les considérations sociales, bien qu'elles soient certes importantes pour les régions, sont très soigneusement prises en compte par la Commission Hall, et que si nous ne notons rien qui contredise les témoignages que cette dernière a reçus, nous acceptons, en général, ses conclusions. Toutefois, il arrive que des modifications se produisent.

Quatrièmement, nous examinons également les caractéristiques de livraison du grain dans la région. Nous nous informons des distances actuelles des transports pour chaque détenteur de permis; nous calculons la nouvelle durée majorée des transports qui se produirait en cas de suppression de certains silos et de certaines lignes ferroviaires; nous envisageons plusieurs options en tenant compte des caractéristiques de livraison du grain. Nous cherchons à savoir s'il n'y a pas de nouvelles cultures qui se développent, cultures qui ne seraient de toute façon pas transportées par rail, et cela se produit dans un nombre considérable des régions que nous examinons. Nous tenons compte de l'âge et de la capacité actuels des silos à élévateur de ces districts, et nous demandons aux responsables de ces silos quelles sont leurs intentions, renseignements qu'ils nous ont fournis. Nous disposons également, pour chaque endroit, de statistiques tenues de manière précise quant aux recettes céréalières d'il y a dix ans, d'il y a cinq ans et de l'année dernière. Nous étudions la condition et la capacité des silos à d'autres endroits, au cas où une ligne viendrait à fermer.

Enfin, nous examinons les caractéristiques ferroviaires. Nous étudions la condition actuelle de la voie, nous disposons de rapports d'ingénieurs sur chaque mille de la voie et nous obtenons des ingénieurs des prévisions du coût d'amélioration de la voie en vue de la circulation, à longueur d'année, de wagons-trémies. Nous disposons d'un dossier des subventions demandées et versées pour chaque mille de voie ou pour chaque sous-division examinée, et nous consultons également les chemins de fer en vue de connaître les autres possibilités

[Text]

Within the ambit of these five categories of consideration, Mr. Chairman, we set up options. We devise, on the basis of this information, different kinds of options that might be chosen in place of the present situation. We consider railway, elevator, trucking costs of each option. We can, with the aid of an extensive information program in the Canadian Transport Commission, designate alternate haul lengths for every permit holder in the affected area. We do take printouts, which demonstrate to us the homestead site of every permit holder hauling to any given elevator. All that information is available.

• 0955

So we look fully at the railway, elevator and trucking costs of every option. In this process, this committee, like the Hall Commission before it, does not reduce this total assessment to a purely mechanical process. We call heavily upon the experience of the producer members of this committee and on common sense to seek and apply the best judgment to the unique characteristics of each area, and in our decision-making these unique characteristics are always recognized. When a decision has been reached, the committee encourages the Government of Canada to provide a broad factual basis for each of the recommendations that are made and accepted, which we hope will indicate that these decisions have been made with a great deal of care and attention to individual areas.

Even though we act on the premise that it is essential to remove present uncertainty on these 2,346 miles as quickly as possible, so that railway and elevator and producer can begin to make plans for the future, the committee does not rush through its analysis. It ensures that full consideration of all the known implications are weighed, such as road and movement patterns, production, social and economic trends, train operations, grain handling and the block delivery implications of changes, and then it recommends to the Minister when it has reached a confident decision.

Mr. Chairman, as a result of the committee's work and the government's acceptance of recommendations, 225.5 miles have been officially added to the basic network and many improvements to elevators and rail lines have already commenced. To date, in Saskatchewan, for example, grain delivery points which had indecision facing them, decades and indecision, point such as Spiritwood, Medstead, Glassland, Rabbit Lake, Mayfair, Mazenod, Palmer, Gravelbourg, Bateman, Hodgeville, Kyle, Sanctuary, Simpson, Imperial, Stalwart and Liberty, have had that uncertainty removed. Improvements at these points are either under way or in the planning stage for both elevator and rail plant. The Government of Canada has also to date recommended rail upgrading on lines such as the 55.8 mile section of the Gravelbourg subdivision between

[Translation]

pratiques de fonctionnement en cas de fermeture d'une ligne: cela nous permet de savoir comment cette région sera touchée du point de vue des transports.

Compte tenu de l'éventail que forment ces cinq catégories d'études, monsieur le président, nous établissons des options. En nous fondant sur ces renseignements, nous concluons à d'éventuelles solutions de rechange. Nous envisageons les coûts du transport ferroviaire, de la manutention dans les silos et du camionnage pour chaque option. Nous pouvons, à l'aide d'un vaste programme d'information de la Commission canadienne des transports, désigner d'autres parcours à chaque détenteur de permis d'une région touchée. Nous disposons d'imprimés qui nous indiquent l'emplacement de l'exploitation agricole de chaque détenteur de permis qui transporte du grain jusqu'à n'importe quel silo donné. Tous ces renseignements sont disponibles.

Nous envisageons donc pour chaque option tous les coûts de transport ferroviaire, de manutention dans les silos et de camionnage. Ce faisant, notre comité, comme la Commission Hall avant lui, ne réduit pas son évaluation totale à un processus purement mécanique. Nous faisons grandement appel à l'expérience des producteurs qui sont membres du comité et à notre bon sens en vue d'ajuster nos décisions, avec le plus grand discernement aux caractéristiques particulières de chaque région. Une fois qu'une décision est prise, le comité encourage le gouvernement du Canada à fournir une justification approfondie fondée sur les faits pour chacune des recommandations faites et acceptées, dans l'espoir de prouver que ces décisions ont été prises avec beaucoup de soin et en tenant compte de chaque région.

Même si nous agissons en fonction du principe selon lequel il est essentiel de supprimer aussi rapidement que possible l'incertitude qui règne actuellement quant à ces 2,346 milles, afin que les chemins de fer, les silos et les producteurs puissent commencer à prendre des mesures pour l'avenir, nous ne précipitons pas notre analyse. Nous veillons à prendre en ligne de compte toutes les répercussions éventuelles telles que les tendances de transport, la production, les tendances sociales et économiques, le fonctionnement des trains, la manutention du grain et les modifications que pourrait apporter la livraison en bloc; nous faisons ensuite nos recommandations au ministre, une fois que nous sommes parvenus à une décision bien fondée.

Monsieur le président, grâce aux travaux du comité et à l'acceptation, par le gouvernement, de ses recommandations, 225.5 milles de voies ont officiellement été ajoutés au réseau de base, et de nombreuses améliorations ont déjà commencé à être apportées aux silos et aux lignes ferroviaires. Jusqu'à présent, en Saskatchewan, par exemple, les points de livraison du grain où régnait, depuis des décennies, une vaste indecision, des endroits tels que Spiritwood, Medstead, Glassland, Rabbit Lake, Mayfair, Mazenod, Palmer, Gravelbourg, Bateman, Hodgeville, Kyle, Sanctuary, Simpson, Imperial, Stalwart et Liberty ont pu voir se lever le voile de cette incertitude. Dans ces endroits, les améliorations sont, soit en train d'être apportées, soit en train d'être planifiées tant pour les silos que pour les chemins de fer. Jusqu'à présent, le gouvernement du

[Texte]

Hodgeville and Mossbank, which includes a section which was heretofore recommended for abandonment by Judge Hall, rail upgrading on the 30.4 mile section of the Matador subdivision between Kyle and Wartime and the 28.5 mile section of the Colonsay subdivision between Liberty and Watrous, including eight miles of new construction of a new link.

Also publicly announced, Mr. Chairman, the committee has recommended a total of 172.6 miles to be abandoned, and this mileage has now been referred to the Canadian Transport Commission for final resolution, since this committee does not resolve that issue.

It is anticipated that the committee will complete its review of all the lines by the fall of this year and then will devote the remaining part of its mandate to a study of the concept of the Prairie rail authority in the light of its experience.

Thank you, Mr. Chairman, for this opportunity.

The Chairman: Thank you, Professor Anderson.

Mr. Hargrave, on a point of order.

Mr. Hargrave: Very briefly, Mr. Chairman, I wonder whether we could have the necessary authority by the Committee to allow the issuance of extra copies of the minutes of the last meeting, and I am sure of this meeting and the one this afternoon, all of them dealing with this subject, unless there are sufficient already printed. My feeling is that there will not be, but I know that I personally would like some extra copies of that last set of minutes, and this one and the one this afternoon.

• 1000

The Chairman: I believe that we have moved a motion at the beginning of the session to print 1,000 copies, and if any more are requested, then I am in the hands of the Committee to make a motion. I understand a reasonable number would be between an additional 1,000 and 2,000 copies, to be distributed in a specified number to any member who would request them. But I understand there is no strict procedure as to how many copies can be printed, so I leave it to you. Monsieur Lapointe invoke le Règlement.

M. Lapointe: Sur le même rappel au Règlement, monsieur le président.

Can I move that an additional 1,000 copies be printed? Because it is not all the members of the Committee who will request extra copies, we can share. If you need 200, you can, for instance, ask Mr. Mazankowski to give you his 100, or something like that. So I move the printing of an extra 1,000 copies of the three meetings, the one on Tuesday, this morning's and this afternoon's.

[Traduction]

Canada a également recommandé l'amélioration de lignes ferroviaires telles que la section de 55.8 milles de la sous-division de Gravelbourg, allant de Hodgeville à Mossbank, ce qui inclut un tronçon dont, jusqu'à présent, le juge Hall avait recommandé la désaffectation. On a également prévu l'amélioration de la section de 30.4 milles de la sous-division de Matador, entre Kyle et Wartime, et de la section de 28.5 milles de la sous-division de Colonsay, entre Liberty et Watrous, y compris la construction d'une nouvelle voie de raccordement de 8 milles.

Autre chose annoncée publiquement, monsieur le président, le comité a également recommandé la désaffectation de 172.6 milles de voie en tout, et cette question a été renvoyée à la Commission canadienne des transports qui devra prendre la décision finale, étant donné que le comité n'a pas à résoudre cette question.

Nous prévoyons que le comité aura terminé son examen de toutes les lignes d'ici l'automne 1978, et qu'ensuite, fort de l'expérience ainsi acquise, il consacrera le reste de son mandat à l'étude du concept d'une administration ferroviaire des Prairies.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Anderson.

Monsieur Hargrave, pour un rappel au Règlement.

M. Hargrave: Il s'agit d'une brève question, monsieur le président. Je me demande si le comité pourrait autoriser l'impression d'exemplaires supplémentaires des procès-verbaux de la dernière réunion, de celle d'aujourd'hui et de celle de cet après-midi, bref, de toutes les réunions portant sur ce sujet, à moins qu'il n'y en ait déjà un nombre suffisant. J'ai l'impression qu'il n'y en aura pas assez, et je sais, quant à moi, que j'aimerais avoir quelques exemplaires supplémentaires des procès-verbaux de la réunion dernière, de celle-ci et de celle de cet après-midi.

Le président: Je crois que nous avons présenté une motion lors du début de la session visant à en faire imprimer 1,000 exemplaires, et si d'autres sont nécessaires, alors je suis à la disposition du Comité pour présenter une motion. Si je ne m'abuse, entre 1,000 et 2,000 exemplaires supplémentaires constitue une quantité raisonnable, à distribuer en nombre précis à n'importe quel député qui en ferait la demande. Mais je ne crois pas qu'il y ait de procédure stricte quant à savoir combien d'exemplaires peuvent être imprimés; alors la décision vous appartient. Mr. Lapointe, on a point of order.

Mr. Lapointe: On the same point of order, Mr. Chairman.

Puis-je proposer que 1,000 exemplaires supplémentaires soient imprimés? Car tous les membres du Comité n'auront pas besoin des exemplaires supplémentaires, et nous pourrions partager. S'il vous en faut 200, par exemple, vous pouvez demander à M. Mazankowski de vous donner ses 100 exemplaires, ou quelque chose du genre. Alors, je propose l'impression de 1,000 exemplaires supplémentaires des délibérations des trois réunions, celles de mardi, de ce matin et de cet après-midi.

[Text]

The Chairman: Is it agreed that an additional 1,000 copies of the last meeting, today's meeting and this afternoon's meeting be printed and distributed?

Mr. Benjamin: That would be a total, then, of 2,000 for each.

The Chairman: Yes, 2,000 for each one. Is that agreed?
Motion agreed to.

The Chairman: Mr. Neil.

Mr. Neil: Thank you very much, Mr. Chairman.

Professor Anderson, I wonder if you would clear up a matter for me initially. Last October Mr. Lang in Saskatoon is reported as saying that PRAC would not be dealing with all the 2,344 miles of line. I will quote from the Saskatoon *Star Phoenix*, which says:

The Prairie Rail Action Committee is not expected to make recommendations on the final disposition of all 2,344 miles of branch lines under its mandate, Transport Minister Otto Lang said in Saskatoon Wednesday. Lang said: PRAC's terms of reference say the four-man Committee should give consideration over the next eighteen months to the future of such lines as they can, but it did not mean all the lines.

And I am wondering if you would clear this up for me. Are you in fact going to be dealing with all the 2,344 miles, and, if not, how do you decide which lines you will be dealing with?

Professor Anderson: Thank you, Mr. Neil. At the time of my appointment I agreed to take it for 18 months. It was my opinion—I guess a shot in the dark, because I had not done any of the work—it was my opinion that there was evidence enough for a technical committee like this to reach its decisions within 18 months, and that the decisions which could not be reached in that time would probably require additional study that would go beyond that point, but I was not prepared to undertake that lengthy an assignment. It may be that which gave rise to the Minister's statement. We did not have a commitment to him to do the whole 2,300 miles but to do as many of them as we could do reasonably in 18 months. It is now apparent to us that we think we can do the whole 2,300. We are not aware that there is any significant gap in the information which would require time-consuming studies. We expect to consider the whole 2,346 miles by the end of this year, without making added firm commitment, of course. We may run into trouble.

Mr. Neil: I think you are probably aware that in some areas where you have recommended the abandonment of lines, there is some concern. I know on the Colonsay subdivision I had a letter earlier this year in connection with it. That is the line from Euston Junction to Colonsay, 108.5 miles. In that case the Hall Commission recommended abandonment of the area

[Translation]

Le président: Est-il convenu que 1,000 exemplaires supplémentaires du compte rendu de la dernière réunion, de celle d'aujourd'hui et de cet après-midi soient imprimés et distribués?

M. Benjamin: Cela fait un total de 2,000 exemplaires pour chaque réunion.

Le président: Oui, 2,000 pour chacune adopté?

La motion est adoptée.

Le président: Monsieur Neil.

M. Neil: Merci, monsieur le président.

Professeur Anderson, j'aimerais que vous me donniez d'abord une précision. En octobre dernier, M. Lang aurait dit à Saskatoon que le CDFP ne s'occuperait pas du tout des 2,344 milles d'embranchements. Je cite ici le *Star Phoenix* de Saskatoon où l'on peut lire:

On ne s'attend pas à ce que le Comité de développement ferroviaire des Prairies fasse des recommandations sur le sort qu'on réservera aux 2,344 milles d'embranchements qui lui ont été confiés en vertu de son mandat, affirmait mercredi à Saskatoon l'honorable Otto Lang, ministre des Transports. M. Lang de poursuivre: «En vertu du mandat du CDFP, le Comité de quatre hommes devrait étudier au cours des 18 prochains mois l'avenir de ces embranchements, dans la mesure du possible, mais on n'entendait pas nécessairement tous les embranchements.

Et je me demande si vous pourriez me préciser cela. De fait, allez-vous vous occuper de la totalité des 2,344 milles, et dans la négative, comment décidez-vous quels embranchements vous allez étudier?

M. Anderson: Merci, monsieur Niel. Lors de ma nomination, j'ai accepté ces responsabilités pour 18 mois. A mon avis—j'y allais à tâtons, car je n'avais encore fait aucun travail de ce genre—je pensais que nous disposions de suffisamment de témoignages pour permettre à un comité technique comme celui-ci de tirer ses conclusions en deça de 18 mois, et que les décisions qui ne pourraient être prises à ce moment nécessiteraient probablement des études supplémentaires qui dépasseraient cette date, mais je n'étais pas disposé à entreprendre une tâche aussi considérable. C'est peut-être ce qui a incité le ministre à faire une telle déclaration. Nous ne nous étions pas engagés envers le ministre à étudier l'ensemble des 2,300 milles d'embranchements, mais plutôt à faire tout le travail que nous pouvions raisonnablement effectuer en 18 mois. Et il nous apparaît maintenant que nous pouvons couvrir la totalité des 2,300 milles. Nous n'avons aperçu aucune lacune importante dans les renseignements disponibles qui pourrait exiger de longs travaux de recherche. Nous prévoyons étudier l'ensemble des 2,346 milles d'ici la fin de cette année, sans prendre d'engagement ferme, évidemment. Nous pourrions avoir des difficultés.

M. Neil: Selon moi, vous êtes probablement conscient du fait que dans certaines régions où vous avez recommandé l'abandon des embranchements, on s'inquiète. Je sais avoir reçu une lettre plus tôt cette année relativement à la subdivision de Euston Junction à Colonsay. Il s'agit de l'embranchement partant de Euston Junction à Colonsay, représentant 108.5 milles. Dans

[Texte]

or the line from Amazon to Colonsay; the construction of a new line from Amazon to Watrous; the abandonment of the area from Dilke to Euston because of the problems with the bridge that was continuously washing out; and then the transfer of the remaining portion of the line from the CP to the CN Railway. That line, I understand, according to the Hall Commission, carries some 5.1 million bushels per year; and the Commission indicated that the line was required for grain service and that if the line had been abandoned, it would have been necessary for some of the producers to haul distances of up to 35 miles.

• 1005

Now I understand that your Committee has recommended the abandonment of the line from Liberty to Dilke and that leaves the producers in that area without any facilities for moving their grain except by truck. They cannot move it to the east because of the lake, Last Mountain Lake; to move it to the west and to the south, they have to cross a valley. So I am wondering what the basis was for your recommendation of abandoning that portion from Liberty to Dilke, because I have been over the line and the line is in pretty darn good shape—I think it has 65- to 85-pound steel and . . . but I will just read you the letter that I got from one of the executives of an organization that is concerned. He said:

I am writing to you concerning the abandonment of the Liberty to Dilke section of the Colonsay Sub rail line. The PRAC has given its recommendation without consulting anyone in this area and has done so in a very secretive manner. The pros and cons of abandonment are many and varied. We felt that the pros balanced the cons and we need an explanation for the actions of the PRAC. This committee, we feel, is operating in a manner that can be described as approaching "total abandon".

And he goes on by asking for any help that I can give, and that it would be welcome.

So I am just wondering, Dr. Anderson, if you can give an explanation as to why you recommended that abandonment.

Professor Anderson: Yes, sir. Is that the question you wish me to address at the moment? There were several questions.

Mr. Neil: Well, I am specifically concerned about your reasons for the abandonment of that line.

I might add that I understand that the elevator companies, the railways, and all the producers want the line retained.

Professor Anderson: Excuse me, sir. I am just marshalling some numbers here.

Mr. Neil: That is all right.

Professor Anderson: In considering this subdivision, Mr. Chairman and Mr. Neil, the committee constructed six options, and they examined, under each of these, the mileage

[Traduction]

ce cas, la Commission Hall avait recommandé l'abandon de la région ou de l'embranchement partant de Amazon jusqu'à Colonsay; la construction d'un nouvel embranchement de Amazon à Watrous; l'abandon de la région à partir de Dilke jusqu'à Euston, à cause de problèmes avec le pont qui est continuellement emporté par les eaux; puis le transfert de la partie restante de l'embranchement du CP au CN. Si je ne m'abuse, et selon la Commission Hall, on transporte 5.1 millions de boisseaux de céréales par année sur cet embranchement; la Commission a précisé que cet embranchement était nécessaire pour le transport des céréales et que s'il devait être abandonné, certains des agriculteurs devraient transporter leurs produits sur une distance dépassant 35 milles.

Je crois que votre comité a recommandé l'abandon de l'embranchement partant de Liberty jusqu'à Dilke, ce qui laisse les producteurs de cette région sans installation pour transporter leurs céréales, sinon par camion. Ils ne peuvent les transporter vers l'Est à cause du lac, le lac Last Mountain; pour les transporter vers l'Ouest et vers le Sud, ils doivent traverser une vallée. Alors, je me demande pourquoi vous avez recommandé l'abandon de ce tronçon allant de Liberty à Dilke, car j'ai voyagé sur cet embranchement qui est en très bon état—je crois qu'il y a de l'acier de 65 à 85 livres et . . . mais je vous lirai simplement une lettre que m'a envoyée l'un des administrateurs d'une organisation se préoccupant de la question. Il affirme:

Je vous écris relativement à l'abandon du tronçon allant de Liberty à Dilke du sous-embranchement de Colonsay. Le CDFP a fait ses recommandations sans consulter les gens de cette région et a agi très secrètement. Les arguments allant pour ou contre l'abandon sont nombreux et variés. Nous avions l'impression que les avantages étaient aussi nombreux que les désavantages et nous désirons qu'on nous explique les actions du CDFP. Ce comité, à notre avis, fonctionne d'une façon qu'on pourrait qualifier de «négligence totale».

Et il poursuit en me demandant tout l'aide que je pourrais lui donner, affirmant que cela serait bienvenu.

Alors, monsieur Anderson, j'aimerais que vous m'expliquiez pourquoi vous avez recommandé cet abandon.

M. Anderson: Oui, monsieur. Est-ce là la question à laquelle vous voudriez que je réponde maintenant? Il y avait plusieurs questions.

M. Neil: Eh bien, je me préoccupe particulièrement de vos raisons justifiant l'abandon de cet embranchement.

Je pourrais ajouter qu'à ma connaissance, les sociétés propriétaires de silos, les sociétés ferroviaires de même que tous les producteurs voudraient que l'exploitation de cet embranchement soit maintenu.

M. Anderson: Excusez-moi, monsieur, je rassemble simplement les chiffres, ici.

M. Neil: C'est bon.

M. Anderson: Monsieur le président, monsieur Neil, lors de son étude de cette subdivision, le comité a élaboré six options, en examinant, pour chacune, le nombre de milles maintenus,

[Text]

retained, the delivery points closed, the bushels diverted, the bushels remaining on the subdivision after diversion, the upgrading costs, the cost per remaining bushel, cost per mile, the number of permits that would be diverted, and the estimated hauling distances as a result of any kinds of change in trackage; and as a result of these considerations, which are the same kinds of considerations that we give to all of the subdivisions that we give to all of the subdivisions, the conclusion was reached that we would be within the bounds of our parameters with the option that we recommended. The bounds of our parameters are certainly the length of haul, of the long-lift haul producers, but obviously we do not attempt to recommend a rail line for every last one.

We did not discover that the railway companies were anxious to maintain the portion of the line between Liberty and Dilke. It is true, as you say, that some elevator companies, the concerned elevator companies, would have been happy to have the line at least to Holdfast.

• (1010)

There are, if my figures are correct, about 22 miles of track between Liberty and Dilke. I do not have precisely that number before me, but it is of the order of 22 miles. It would have cost the government and people of Canada \$2.2 million to restore those 22 miles; about \$100,000 per mile. That would be rehabilitation but not upgrading; that is, the track, as you pointed out, would not have to be brought up to greater weight.

About \$100,000 and 227 permit-holders had their delivery patterns disturbed by abandoning the three points south of Liberty. Not all of these permit-holders will have to haul farther distances. There is no question that some of them will be hauling farther distances, but not all of them.

An hon. Member: It is a considerable distance for most of them.

Professor Anderson: I suppose it is a matter of what we define as considerable.

Mr. Henry Roperts (Executive Director, Prairie Rail Action Committee): Mr. Chairman, on that point, in terms of the hauling distance, we had indicated that the average haul after abandonment would be in the range of 14 to 16 miles, with some hauls in the 20-mile range. At a meeting with the Colonsay subdivision retention committee, they took great issue with our estimate, and they went back home after our meeting and undertook their own survey. They surveyed all the permit-holders affected, and as a result of that survey, their average haul was 15.1 miles. The committee had estimated 14 to 16 miles, and on the basis of the permit-holders themselves in that area, their own estimate was 15.1 miles. They indicated that there were, I think, something like 33 hauls over 20 miles. We had said the maximum would be in the 20-mile range, and

[Translation]

les points de livraison qui seraient fermés, le nombre de boisseaux acheminés ailleurs, le nombre de boisseaux restant dans la subdivision après cette réorientation, le coût de l'amélioration des installations, le coût pour chaque boisseau restant, le coût par mille, le nombre de permis qui seraient distribués, et les distances approximatives de transport nécessitées par tous les types de changement relatifs à la voie ferrée; et à la suite de ces considérations, les mêmes que nous accordons à toutes les subdivisions, nous en sommes venus à la conclusion que nous respectons nos propres paramètres en adoptant l'option recommandée. Nos paramètres tiennent certainement compte de la distance des transports, pour les producteurs éloignés, mais il est évident que nous n'essayons pas de recommander le maintien de l'exploitation d'un embranchement pour chacun d'eux.

Nous n'avons pas trouvé que les sociétés ferroviaires désiraient ardemment maintenir le tronçon de l'embranchement entre Liberty et Dilke. Il est vrai, comme vous le faites remarquer, que certaines entreprises de silos à grains, les entreprises visées, auraient été heureuse de voir la ligne se rendre au moins jusqu'à Holdfast.

Si mes chiffres sont justes, il existe environ 22 milles de voie ferrée entre Liberty et Dilke. Je n'ai pas le chiffre précis devant moi, mais c'est environ 22 milles. Il en aurait coûté au gouvernement et aux contribuables du Canada 2.2 millions de dollars pour réparer ces 22 milles; c'est-à-dire environ \$100,000 par mille. Il ne s'agirait que de réparation et non d'améliorations; c'est-à-dire que la voie, comme vous l'avez fait remarquer, n'aurait pas été aménagée de façon à pouvoir soutenir des poids plus élevés.

Environ \$100,000... 227 détenteurs de permis ont vu leur mode de distribution perturbé parce que les trois gares au sud de Liberty ont été abandonnées. Mais tous ces détenteurs de permis ne seront pas forcés d'expédier sur de plus longues distances. Il ne fait aucun doute que certains d'entre eux devront transporter leurs marchandises plus loin, mais pas tous.

Une voix: La distance est assez considérable pour la plupart d'entre eux.

M. Anderson: Je suppose qu'il s'agit de savoir ce que nous appelons considérable.

M. Henry Roperts (directeur exécutif, comité d'action des chemins de fer des Prairies): Monsieur le président, à ce sujet, pour ce qui est des distances de transport, nous avons montré que la distance moyenne après l'abandon de cette voie serait d'environ 14 à 16 milles avec certains de 20 milles. Lors d'une réunion avec les membres du comité pour la rétention du service dans la subdivision de Colonsay, ceux-ci ont beaucoup critiqué nos prévisions et après la réunion, ils sont rentrés chez eux pour entreprendre leur propre enquête. Ils se sont renseignés auprès de tous les détenteurs de permis touchés et à la suite de leur enquête, ils ont conclu que la distance moyenne était de 15.1 milles. La prévision de notre comité était de 14 à 16 milles, et après avoir consulté les détenteurs de permis eux-mêmes dans la région, notre propre prévision a été de 15.1

[Texte]

they said 33 over 20. When I asked them how many of those hauls were over 25, they said two.

Those hauls are certainly quite reasonable. In most cases, in fact, when I pressed the matter further it turned out that these people were not necessarily hauling to the next nearest point; they were hauling to the next nearest point of their choice. It is difficult for the committee to make those kinds of estimates. The committee has to assume that the permit-holder will go to the next nearest point.

The Chairman: Thank you, Mr. Neil. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to thank Mr. Neil for starting on a subdivision in my riding. I was hoping he would deal with a couple in his own. However, Mr. Chairman, I want to go a little further on the Colonsay subdivision, because I think it is an example that would fit with other subdivisions on which the commission has already acted or will be acting.

The Hall Commission said at page 427, regarding the Colonsay subdivision:

This is a heavy grain line with receipts of 5.1 million bushels per year. This line is required for grain service.

Nothing could be more straightforward and positive than that.

Before the Committee on Tuesday, Mr. Hall said in response to questions about the Colonsay subdivision:

They have recommended ultimate abandonment of the area in Holdfast, which I think would be a serious mistake.

Those three delivery points that you are talking about, with nine elevators owned by the farmers—Saskatchewan Wheat Pool and United Grain Growers, total capacity 515,000 bushels—move 2 million of the 5.1 million bushels per year for that entire subdivision. Holdfast certainly will be considered by the Sask Wheat Pool as a primary delivery point, and the Sask Wheat Pool wants that portion of the line kept and has said so. Canadian Pacific Railway, hardly noted for wanting to keep lines, said on July 29, 1976, in its submission before the Hall Commission to keep that portion of the line, Liberty to Dilke.

• 1015

Aside from the request of the citizens in the area that Mr. Neil mentions, you have the positive, definite, statement of the Hall Commission that this line is required for grain service. You have the requests of the elevator companies concerned. You have the requests of the Canadian Pacific Railway, although I agree with Mr. Hall and with you about transferring it to CN. Surely this kind of demand, which is more that

[Traduction]

milles. Ils ont également relevé qu'il y avait, je crois, quelque 33 déplacements de plus de 20 milles. Nous avons dit que le maximum se situerait dans les 20 milles et ils nous ont dit 33 déplacements de plus de 20 milles. Lorsque j'ai demandé combien de ces déplacements étaient de plus de 25 milles, ils m'ont répondu deux.

De telles distances sont très certainement raisonnables. Dans la plupart des cas, en fait, lorsque j'ai poussé les choses un peu plus loin, il en est ressorti que les intéressés ne se rendaient pas nécessairement à la gare la plus rapprochée; ils se rendaient à la gare la plus proche de leur choix. Il est difficile pour notre comité de tenir compte de ce genre de chose dans nos prévisions. Nous devons présumer que le détenteur de permis se rendra au point le plus rapproché suivant.

Le président: Merci, monsieur Neil. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais remercier M. Neil d'avoir commencé en parlant d'une subdivision qui se trouve dans ma circonscription. J'espérais qu'il parlerait de celle qui se trouve chez lui. Toutefois, monsieur le président, j'aimerais continuer sur la subdivision de Colonsay, parce que je crois que cet exemple ressemble à d'autres subdivisions où la commission a déjà agi où elle prendra des mesures.

Le rapport de la Commission Hall dit à la page 427, au sujet de la subdivision de Colonsay:

Il s'agit d'une voie où l'on transporte beaucoup de céréales, soit 5.1 millions de boisseaux par année. La voie est nécessaire au transport des céréales.

C'est on ne peut plus direct et positif.

Comparaissant devant le Comité mardi, M. Hall a dit, en réponse à des questions au sujet de la subdivision de Colonsay:

Ils ont recommandé l'abandon définitif de la voie dans la région de Holdfast, ce qui, à mon avis, constituerait une erreur grave.

Dans la région des trois points de livraison dont vous parlez, se trouvent neuf silos qui appartiennent aux agriculteurs—au Saskatchewan Wheat Pool et au United Grain Growers pour une capacité totale de 515,000 boisseaux—et donc on déplace à partir de ces points 2 millions des 5.1 millions de boisseaux par année de la subdivision entière. Il est évident que la Saskatchewan Wheat Pool estime que Holdfast constitue un point de livraison principal et qu'il veut que ce tronçon de la ligne reste en service, et il l'a dit. Le Canadien Pacifique qui n'a pas la réputation de vouloir maintenir des lignes en service a déclaré le 29 juillet 1976 dans ses remarques devant la Commission Hall qu'il fallait garder cette partie de la voie ouverte, de Liberty à Dilke.

Outre les demandes des citoyens de la région qu'a mentionnées M. Neil, vous avez une déclaration positive, affirmative de la part de la Commission Hall voulant que la ligne est nécessaire aux transports des céréales. Vous avez les demandes des entreprises de silos concernées. Vous avez les demandes du Canadien Pacifique bien que tout comme M. Hall et vous, je trouverais normal de transférer le service au CN. Il me semble

[Text]

just the straight statistics, should have caused you to reconsider that recommendation.

On May 23 you are quoted in the *Leader Post* as saying, and I hope it is a misquote:

It would cost the taxpayers \$1.7 million to save 33 farmers from hauling grain an extra five miles.

I hope that was misquoted but if it is, you will have an opportunity to correct it. I want to add my request to Mr. Neil's, that the committee will withdraw its recommendation to the Minister and reconsider the abandonment of that portion of the line, and I am wondering if you will do that.

Professor Anderson: Mr. Chairman, in spite of what Mr. Justice Hall may have said, the fact that this line was assigned to his recommended PRA put it in a doubtful category for whatever reasons he did not see fit to recommend with the strength of his presumably subsequent statement.

It is an important grain line and it has been retained. According to the best calculations we can make, 80 per cent of the bushels that are now delivered on that line will continue to be delivered on that line. That is, a considerable number of farmers will draw from the abandoned area to the north, Liberty and beyond; Eighty per cent by our calculation will be retained by that line. The other 20 per cent will be asked to haul to an adjacent line, the CN line which runs from Regina to Saskatoon.

We considered very seriously the handicaps of drawing grain, as they pointed out, through the Arm River valley. It is a deep little valley. The main roads that they will be pulling the grains through have very gentle curves, very gentle grades. There is no difficulty that we can foresee. The trucks pull up and down that line, over that highway. No. 2 highway is one of them. There is another good road that runs from Dilke south towards Bethune. It is a good road and there are no extremely difficult grade. There are nothing like the grades that are hauled normally by farmers in the normal course of events.

The Committee considered every one of these aspects. We did consult on two occasions, January 23 and March 21, plus a letter of May 8, with the people concerned on that line. We listened again to the evidence they had already put to the Hall Commission and in the light of the kinds of doubtful line that we have to consider, the criteria for the south end of that line, this 22-odd miles, simply did not justify the expenditure of public money.

The quotation that has been cited from the *Leader Post* is not in its context at all. It does not deal with the same numbers that I was talking about. It is in a totally different context. In response to the request of Mr. Benjamin for this Committee to reconsider the line, I can assure him that we will not reconsider that decision.

[Translation]

qu'une telle demande, bien plus que les chiffres, aurait dû vous porter à réévaluer la recommandation.

Le 23 mai, dans le *Leader Post* on rapporte vos propos en ces termes et j'espère qu'il y a erreur:

Il en coûterait 1.7 million de dollars aux contribuables pour épargner à 33 agriculteurs la peine de transporter leurs céréales 5 milles de plus.

J'espère qu'on vous a mal cité et si c'est bien le cas, vous avez l'occasion de rectifier. J'aimerais me joindre à M. Neil pour demander que le Comité retire sa recommandation au ministre et réétudie la question de l'abandon de ce tronçon; je me demande si vous êtes disposé à le faire.

M. Anderson: Monsieur le président, malgré ce qu'a pu dire son Honneur M. le juge Hall, le fait que cette ligne a été incluse dans ses PRA recommandés, la place dans une catégorie douteuse; quelle qu'en soit la raison, il n'a pas jugé opportun de recommander son maintien avec la même force que dans les propos qu'on lui attribue par la suite.

Il s'agit d'une ligne importante pour le transport des céréales et nous la maintiendrons. Selon les meilleurs calculs que nous pouvons effectuer, 80 p. 100 des grains maintenant transportés sur cette ligne continueront à l'être. C'est-à-dire qu'un nombre important d'agriculteurs se rendront de la région abandonnée au Nord, vers Liberty et plus loin. Cette ligne continuera à desservir, selon notre calcul, 80 p. 100. Les autres 20 p. 100, se verront demander de transporter leurs céréales à la ligne adjacente, la ligne du CN qui va de Regina à Saskatoon.

Nous avons étudié très sérieusement les difficultés de transporter les céréales, comme les producteurs l'ont fait remarquer, à travers la vallée de la rivière Arm. C'est une petite vallée encaissée. Les routes principales où passeront les céréales n'ont que des courbes très légères et des pentes très douces. Nous ne pouvons prévoir aucune difficulté. Les camions qui desservent cette ligne empruntent cette grande route. La grande route n° 2 en est une. Il y a une autre bonne route de Dilke vers le Sud à Bethune. C'est une bonne route où on ne trouve aucune pente raide, aucune pente semblable à celles que doivent normalement utiliser les agriculteurs d'une façon normale.

Le comité a étudié chacun de ces aspects. Nous avons consulté à deux reprises, le 23 janvier et le 21 mars, et nous avons envoyé une lettre le 8 mai, aux intéressés au sujet de cette voie. Nous avons réécouté les témoignages déposés devant la Commission Hall. Vu les réseaux d'un genre douteux qu'il nous faut examiner, les critères appliqués au Sud de la ligne, aux 22 et quelques milles, ne justifient tout simplement pas la dépense de deniers publics.

La citation tirée du *Leader Post* est tout à fait hors de contexte. On n'y parle pas des mêmes chiffres que ceux dont j'ai parlé. C'était un contexte tout à fait différent. En réponse à la demande de M. Benjamin voulant que notre comité réévalue ce service, je ne puis que l'assurer que nous ne reviendrons pas sur cette décision.

[Texte]

• 1020

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we asked Mr. Justice Hall and we asked members of the Commission on an earlier occasion if they were not being inconsistent in their report when they said that this line is required for grain service and then recommending it be put under the Prairie Rail Authority. And I said that if it was required why had they not put it into the basic network right off the bat? On the earlier occasion when I questioned two members of the Hall Commission they said their reasoning for recommending it be placed under the Prairie Rail Authority was not that there was any doubt about it but so that it would receive priority attention for upgrading, transfer into the CN, and building that 8 miles of new track into Watrous.

On Tuesday when I asked Mr. Hall why he did not recommend this to go into the basic network, he answered it was because it should be transferred from the CPR to the CNR and the connecting link from Amazon to Watrous lopping off the washed out portion at the south end and lopping off the portion that goes through Young up to Colonsay.

And that was the reason for the recommendation for it being transferred to the PRA so that those matters could be dealt with. I think you have totally ignored the reasoning of the Hall Commission for recommending that that line be placed under the PRA. It was not because they had any doubts about it; it was for those reasons and for those reasons only.

Professor Anderson: No, sir. I fail to follow the logic of your question. We have followed the recommendations of the Hall report. We have kept the line except for the last 22 miles. We have recommended the link, 8 new miles of track. We have recommended that it transfer from the CPR and the CNR. We have followed the suggestions that led Mr. Hall to put this into the PRA category, with the exception of the last 22 miles which in our opinion is an unjustified expense to the people of Canada for the people that it serves.

Mr. Benjamin: Well, Mr. Chairman, you could make that argument about most of the 2,344 miles that are under the PRAC. If you are just going to think about the final analysis, justifying the expense to the people of Canada, there is also a hell of a lot of benefits to the people of Canada because of those lines.

Professor Anderson: Not because of the last 22 miles, sir, in the opinion of the committee, but in the remaining 60-odd miles of the line yes, we agree. It is in the basic network. The Minister has so declared it: he has followed our recommendation; he is going to build 8 miles of track and he is going to transfer it to the CNR so that it will be better operated. We thank you very much because you have helped me in this point. We have followed Mr. Hall's recommendation with the exception of 22 miles and three points.

Mr. Benjamin: And that is a serious mistake in the opinion of Mr. Justice Hall.

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, nous avons demandé à M. le juge Hall ainsi qu'aux membres de la Commission à une occasion précédente si ce n'était pas contradictoire de leur part que de dire dans le rapport que cette voie est nécessaire au transport des céréales et puis de recommander qu'elle soit assujettie à l'Administration ferroviaire des Prairies. J'avais dit alors que si elle était nécessaire, pourquoi ne l'avaient-ils pas incluse dans le réseau de base d'emblée? Lorsque j'ai interrogé deux membres de la Commission Hall, ils ont dit que le raisonnement de cette recommandation ne découlait pas d'un doute quelconque, mais plutôt du désir d'accorder la priorité à son amélioration, à son transfert au CN et à la construction d'environ huit milles de voies nouvelles jusqu'à Watrous.

Lors de la réunion de mardi, j'ai demandé à M. Hall pourquoi il n'avait pas recommandé que cette voie soit intégrée au réseau de base et il m'a répondu qu'elle devrait être transférée du CP au CN et que la ligne de raccordement reliant Amazon à Watrous éliminerait le tronçon sud et le tronçon reliant Young à Colonsay.

Donc, c'était pour régler ces affaires que l'on a recommandé que cette voie soit transférée à l'Administration ferroviaire des Prairies. Je crois que vous avez complètement passé outre cette recommandation de la Commission Hall. Il n'y avait pas de doute dans leur esprit; il s'agissait de ces raisons susmentionnées, et de ces raisons uniquement.

M. Anderson: Non, monsieur. Je ne réussis pas à suivre la logique de votre question. Nous avons respecté les recommandations du rapport Hall. Nous avons gardé la voie à l'exception des 22 derniers milles. Nous avons recommandé que ce raccordement de huit milles soit construit. Nous avons recommandé qu'il soit transféré du CP au CN. Nous avons donné suite aux propositions qui ont amené M. Hall à mettre cette ligne sous la responsabilité de l'administration ferroviaire des Prairies, à l'exception des 22 derniers milles qui, à notre avis, nécessiteraient des dépenses injustifiées à l'égard de la population du Canada qu'elles desservent.

M. Benjamin: Alors, monsieur le président, on pourrait également se servir de cet argument pour la plupart des 2,344 milles qui relèvent du CDFP. Si l'on pense qu'en dernière analyse, il faut justifier les dépenses à la population du Canada, alors il faut dire que la population du Canada bénéficie énormément de ces voies.

M. Anderson: Des 22 derniers milles, monsieur, de l'avis du Comité, non; mais des quelques 60 milles de voies qui restent, si, nous sommes d'accord avec vous. Cette ligne fait partie du réseau de base. Voilà ce que le ministre a déclaré. Le ministre a suivi nos recommandations. Il va faire construire les huit derniers milles de voies et il va transférer cette ligne au CN pour qu'elle soit mieux gérée. Nous tenons à vous remercier, car vous nous avez aidés à cet égard. Nous avons suivi les recommandations de M. Hall, à l'exception de celle concernant les 22 derniers milles, et de trois autres.

M. Benjamin: Et vous avez ainsi commis une erreur grave, de l'avis de M. le juge Hall.

[Text]

Professor Anderson: Mr. Justice Hall had a chance.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, the Sask Wheat Pool, Mr. Turner, said that the pool had been cool to the concept of PRA which might try to tell elevator companies where they could locate and so forth but he said:

Mr. Hall did a masterful job of assessing the needs of the West.

He went on to say:

PRAC has moved a fair piece away from Hall and is hacking away with gay abandon at the report's recommendation which may force the Pool the reverse its stand.

Now, Mr. Chairman, Mr. Turner is the President of a grain company that represents more than 70,000 grain producers in Saskatchewan, which is probably 80 to 85 per cent of all the grain producers in that province and I think we can safely assume that he speaks for them. And if that is not an indictment of some kind of the activities of the Prairie Rail Action Committee, I have more quotes from Sask Wheat Pool's official weekly reports. But that is sufficient for an indictment of the kind of decisions you are making on three abandonments that they specifically mention: the Colonsay sub, the White Bear sub and the Shamrock sub. On the Shamrock sub the Sask Pool says there are three points there they would like to have for primary delivery points.

Now that surely is a pretty severe criticism and I submit it is a justified one.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. Dr. McIsaac.

• 1025

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, thank you very much. May I go back to your opening remarks, Dr. Anderson, just to elaborate a little bit further on the guiding principles, as it were, of your committee and the way that you are operating. And let me compliment you and your committee for the job that you are doing and that you have undertaken in dealing with these 2,300-odd miles of branch line that were left in effect in limbo at the time of the tabling of the Hall Commission report. I submit that to leave those lines in that sort of uncertain state is in effect to abandon them really, because decisions are made by farmers, by producers, by communities, by businessmen in little towns and so the uncertainty still remains. These people have lived with that uncertainty for a good long time now, in many cases, and I am afraid, had you and your committee not undertaken this work, that negative decision, if I can put it that way, would have been taken affecting the future of these lines, and therefore I am glad to see the work you are doing.

I should commend you for the Committee's very expeditious handling of our situation in northern Saskatchewan, in my area of the province, in the line going to Spiritwood, Glaslyn, Rabbit Lake and so on which, because of a fire in the elevators there, left everybody in that community, not only the grain producers, in a real serious situation, with that uncertainty.

[Translation]

M. Anderson: M. le juge Hall a eu son occasion.

M. Benjamin: Monsieur le président, M. Turner a dit que le Pool du blé de la Saskatchewan a reçu froidement la recommandation concernant l'administration ferroviaire des Prairies qui essaierait peut-être de dicter aux compagnies de silos quels sites elles devraient choisir et ainsi de suite. Voici ce qu'il a dit:

M. Hall a évalué les besoins de l'Ouest d'une façon remarquable.

Puis, plus loin:

Le CDFP s'est écarté des idées de Hall et il est en train de démolir allègrement les recommandations du rapport qui obligerait le Pool à faire volte-face.

Voilà, monsieur le président, l'avis de M. Turner, qui est président d'une compagnie céréalière, représentant plus de 70,000 céréaliculteurs de la Saskatchewan, c'est-à-dire entre 80 et 85 p. 100 de tous les producteurs de céréales de cette province, ce qui nous laisse présumer avec assez d'assurance qu'ils parlent en leur nom. Si ces propos n'inculpent pas suffisamment le Comité de développement ferroviaire des Prairies, je pourrais vous citer encore d'autres extraits des rapports hebdomadaires officiels du Pool du blé de la Saskatchewan. Toutefois, je crois que cela suffit pour inscrire en faux les décisions que vous avez prises sur ces trois abandons particuliers: les subdivisions de Colonsay, de White Bear et de Shamrock. Le Pool de la Saskatchewan a dit qu'il y a trois endroits dans la subdivision de Shamrock qu'ils aimeraient emprunter pour en faire des gares primaires de déchargement.

Cette critique est assurément fort sévère et je prétends qu'elle est justifiée.

Le président: Merci, monsieur Benjamin. Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: Merci, monsieur le président. Monsieur Anderson, permettez-moi de revenir à votre préambule afin de faire préciser davantage des principes directeurs de fonctionnement, si je puis dire, de votre comité. J'aimerais vous féliciter, vous et votre comité, pour le travail que vous faites en ce qui concerne ces 2,300 milles de voies secondaires qui avaient pour ainsi dire été laissées en suspens au moment du dépôt du rapport de la Commission Hall. Ne pas se prononcer sur le sort de ces voies, c'est en fait les abandonner. Cela crée un climat d'incertitude auprès des agriculteurs et des producteurs des collectivités, des hommes d'affaires des petites villes, et si vous-même et votre comité n'aviez pas entrepris ce travail, des décisions négatives auraient été prises à cet égard. Je suis par conséquent heureux de voir le travail que vous faites.

J'aimerais vous féliciter pour la façon très rapide dont vous vous êtes occupé de notre situation dans le Nord de la Saskatchewan, dans ma région de cette province, pour la voie qui va de Spiritwood à Glaslyn et à Rabbit Lake, etc., étant donné qu'un incendie dans les éleveurs a laissé tout le monde dans ces collectivités et pas seulement les producteurs de grains

[Texte]

You handled that with dispatch and, on behalf of myself and those people, and there are hundreds and hundreds affected, I want to thank you for dealing with that particular situation as expeditiously as you did.

Professor Anderson: Would you accept a supplementary response to something that relates to what you have said from me?

Mr. McIsaac: Yes.

Professor Anderson: As a result of the PRAC decisions we have been informed that the Saskatchewan Wheat Pool is undertaking a \$400,000 activity at Spiritwood, an \$800,000 activity at Gravelbourg, \$800,000 by the Manitoba Pool at Oakner, several hundred thousand—we have not the precise number—Cargill at Rivers, \$750,000 by the Alberta Wheat Pool at Schuler, as a result of the removal of some uncertainty which they were not prepared to undertake as long as those lines were in limbo.

Mr. McIsaac: Well, I think, Mr. Chairman, that demonstrates the importance of establishing the committee and the work they are doing.

I have another couple of specific cases, if I may, both in the region of the province that I represent. The Paradise Hill sub, I understand, is before you. But here, again, the Mayor and farm producers and others from that area, as well as the elevator companies, are asking for decisions so that they can go forward. There is investment to go forward there in new elevator facilities that will not go unless some decision is arrived at. So, again, I will be awaiting your decision on that, and I hope it is a positive one.

Could I ask about one line, the Bodo sub out of Unity, running down from Reward, Cactus Lake, Hatfield into Bodo Alberta? So far, as I understand it, you will either recommend the line to be into the permanent network or abandoned. Is there any middle ground that you have looked at or considered in some of these lines? I may not be aware of all of your decisions in that respect.

Professor Anderson: Thank you, sir. I was just refreshing my mind as to the length and so on of the line. I know where it is.

This line has still to be considered by the committee. As you can understand, we had to set up some kind of priorities, and we sought those priorities from both elevator companies and railways. We had to find out if there were lines, for instance, where a trestle was going to fall down or something had to be done, or if there were an elevator building program and this line did not come into the immediately urgent category. The committee is now moving into considering a number of lines of this Bodo sub type, stub lines, where a lot of the grain comes from the far end of the line, and we are trying to come to some understanding as to whether or not there will be any other options open to us. The Hall Commission, for instance, recommended off-line elevators, and we are establishing what the cost would be for an off-line facility in relation to the cost of upgrading and maintaining a long stretch of line where there is

[Traduction]

dans des situations très sérieuses. Vous vous êtes occupé très rapidement de la situation, et en mon nom personnel ainsi qu'au nom de toute la population, les centaines et centaines de personnes touchées, j'aimerais vous remercier du zèle dont vous avez fait preuve.

M. Anderson: Me permettriez-vous de faire un commentaire supplémentaire?

M. McIsaac: Oui.

M. Anderson: A la suite des décisions du PRAC, nous avons été informés que, après le règlement de la question, le Syndicat du blé de la Saskatchewan a investi \$400,000 à Spiritwood, \$800,000 à Gravelbourg, le Syndicat du blé du Manitoba a investi \$800,000 à Oakner, plusieurs centaines de milliers à Rivers, le Syndicat du blé de l'Alberta a investi \$750,000 à Schuler. Ces décisions n'auraient pas pu être prises avant que toutes ces questions ne soient réglées.

M. McIsaac: Monsieur le président, je crois que cela montre combien il était important d'établir ce comité qui a fait un travail si ardu.

J'aimerais soulever deux cas précis survenus dans la région que je représente. Si je comprends bien, le cas de la ligne secondaire de Paradise Hill est entre vos mains. Dans ce cas également, le maire et les producteurs agricoles ainsi que les compagnies d'élévateurs demandent qu'une décision soit prise afin qu'ils puissent prendre leurs propres décisions. De nouveaux élévateurs pourront être installés dans cette région, mais rien ne sera fait tant que des décisions ne seront pas prises. Nous les attendrons par conséquent et nous espérons qu'elles seront positives.

J'aimerais poser des questions au sujet de la ligne secondaire de Bodo qui part de Unity pour se rendre à Reward, Cactus Lake, Hatfield. Jusqu'à présent, si je comprends bien, vous recommanderez soit que la ligne fasse partie du réseau permanent, soit qu'elle soit abandonnée. N'y a-t-il pas de moyen terme? Je ne suis peut-être pas au courant de toutes vos décisions à cet égard.

M. Anderson: Je me rafraîchis les idées en ce qui concerne la longueur de la voie. Je sais où elle se trouve.

Elle doit encore faire l'objet d'une étude par notre comité. Comme vous pouvez le comprendre, nous avons dû établir certaines priorités et nous nous sommes adressés aux compagnies d'élévateurs et aux chemins de fer pour savoir quelles étaient ces priorités. Il fallait savoir si des réparations devaient être faites à certaines voies, par exemple certains chevalets étaient-ils sur le point de s'écrouler, existe-t-il un programme de construction d'élévateurs. Cette voie ne faisait pas partie de celles pour lesquelles le problème était le plus urgent. Le comité entreprend maintenant l'étude d'un nombre de voies du même genre que celle de Bodo, des voies tronquées, où la plus grande partie du grain est acheminée à partir du bout de la ligne et nous essayons de savoir si nous pourrions avoir d'autres possibilités. La Commission Hall, par exemple, a recommandé des élévateurs qui ne se trouvent pas sur les lignes de

[Text]

not much grain except towards the far end of it. We are reasonably hopeful that we will have some options other than either retention or abandonment.

• 1130

As you understand, sir they are very expensive things to keep up, and the service on them is not heavily required. The grain that will come off a line like Bodo, for instance; I do not have the numbers right in front of me, but if it were done in an orderly fashion two or three trains a year could probably take the grain off.

Mr. McIsaac: Yes, Mr. Chairman, that is true. There is an area out there where, no matter what happens, they will have a long way to haul grain regardless. The off-line elevator concept, and perhaps leaving the line there for a number of years until producers sort things out for themselves, would seem to me the kinds of options that might well be considered in that situation. I know they would all be happy to see it in the permanent network, but failing that, I would certainly hope these other avenues will be fully explored.

Professor Anderson: The one that you mention, which came very quickly before us, was the Spiritwood situation. It is not a totally analogous situation but it is a comparable situation. There is grain production of some expansion out at the end of the line out at Spiritwood and Grassland North. That came very early in our considerations before we had any experience to go on, and at that time, even though it was expensive for the public of Canada to rebuild that line, we saw no other option in the light of equity and in the light of the development potential of the area.

But I agree with you. Where we find a static situation, and there are several of them in Alberta—static in the sense of increasing production, because they have probably reached the level they will maintain; we have 10-year averages and so on—what will we do there? As you point out, options need to be found and we are looking at the cost options.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, thank you very much, and thank you to Dr. Anderson.

The Chairman: Thank you, Dr. McIsaac. Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. Dr. Anderson, in your opening remarks you indicated that concerns were expressed by the grains industry over the disposition and, I suppose, the uncertainty of that category of 2,344 miles. By whom in particular and in what form were these concerns expressed?

In evidence that Mr. Justice Hall presented before the Committee a couple of days ago, he indicated that the concept of the Prairie Rail Authority and the concept of the categorization of that 2,344 miles into that uncertain stage, which would be disposed of by the Prairie Rail Authority not before 1981, was indeed a suggestion and recommendation by the United Grain Growers, by Mr. Runciman, a very distinguished

[Translation]

chemins de fer et nous sommes en train d'établir le coût pour une installation de ce genre par rapport au coût que représenterait la remise en état d'une grande partie de la voie dans le cas où c'est seulement tout au bout de celle-ci que se trouve le grain à acheminer. Nous espérons que nous aurons d'autres choix que celui de garder la ligne ou de l'abandonner.

Comme vous le comprenez, il est très coûteux d'entretenir ces voies quand elles ne sont pas de toute première utilité. Je crois que dans le cas de Bodo, deux ou trois trains par année pourraient probablement suffire à acheminer la production.

M. McIsaac: Oui, c'est exact. De toute façon, dans cette région, le transport se fera sur un grand nombre de milles, quoi qu'il arrive. Le concept de l'élevateur loin de la voie me semblerait peut-être la meilleure possibilité dans une telle situation. Peut-être pourrait-on laisser la ligne en service pendant quelques années jusqu'à ce que les producteurs voient plus clair dans la question. Je sais qu'ils préféreraient tous que cette voie fasse partie du réseau permanent, mais si cela n'est pas possible, j'espère que l'on étudiera toutes les autres possibilités.

M. Anderson: Vous avez parlé également de la situation de Spiritwood, que nous avons étudiée très rapidement. Il ne s'agit pas d'une situation totalement analogue mais comparable. La production de grain connaît une certaine expansion au bout de cette ligne à Spiritwood et Grassland North. Nous avons étudié la question tout au début, et à l'époque, même s'il était coûteux pour le public canadien de reconstruire cette ligne, nous n'avons vu aucune autre possibilité qui soit juste et bonne pour le développement de cette région.

Je suis d'accord avec vous cependant dans le cas où la situation est statique—ce qui se produit dans quelques régions de l'Alberta—lorsque la production ne connaît pas d'augmentation, lorsqu'elle a atteint son niveau maximum; quelles sont alors les possibilités? Comme vous l'avez dit, il faut trouver d'autres possibilités, et nous étudions le coût.

M. McIsaac: Monsieur le président, je vous remercie, merci, monsieur Anderson.

Le président: Merci, monsieur McIsaac. Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. Dans vos remarques préliminaires, monsieur Anderson, vous avez dit que l'industrie du grain se préoccupait de ce qui allait se passer pour ces 2,344 milles de voies ferrées. Qui vous a fait part de ces préoccupations?

Dans le témoignage qu'il a donné au comité il y a quelques jours, le juge Hall a indiqué que le concept de l'administration des chemins de fer des Prairies et la décision de ne pas régler le cas de ces 2,344 milles avant 1981 étaient en fait une suggestion de la United Grain Growers et de M. Runciman, personne très distinguée et très compétente en matière de commerce et de transport du grain. Étant donné le poids de ce témoignage,

[Texte]

and knowledgeable individual in the grain trade and the transportation industry. Given the weight of that kind of evidence, it would seem to me that Mr. Hall had some justification for establishing this kind of category and placing it under the management and monitoring of an organization such as the Prairie Rail Authority.

Professor Anderson: I am sure a judicial gentleman like Mr. Hall did have justification for what he did. I should be surprised if he did not.

The whole idea of the Prairie Rail Authority is one that this committee is asked to comment upon to the minister. I make no judgments in my role as chairman of this small ministerial committee, a committee of the minister, as to whether or not it is an appropriate thing. The justification for moving more quickly with decisions is because of the necessity for lead time. Even though the committee might finish its recommendations by the end of 1978, there just is not manpower and machinery around to fix up all the lines in the basic network, let alone the lines that we are dealing with. One of the things the Minister wants us to do is to suggest to him where lines we have recommended for retention and upgrading take priority and should be done more quickly than in the normal course of events. So it is quite right; I think the Judge and his co-commissioners probably had very good reasons for what they did. I am not disputing that.

• 1035

Mr. Mazankowski: I think perhaps his objection to the speeding-up process is that it is premature in the sense that it is very difficult to foresee needs 10 years down the road on the basis of today's evidence. When we talk about uncertainty, that is a remark one has to consider very carefully, because his recommendation implied that there would be no abandonment on these lines until after 1981 and that during the period which followed thereafter the evaluation would take place based upon trends, based upon what the grain industry may be doing in consolidation and rationalization of their own operating facilities.

It seems to me, as Mr. McIsaac had drawn out in your answer, that you too are finding it somewhat difficult to categorize these lines into an A or B category, namely abandonment or retention. There have to be some other options, and I think the spirit and thrust of Mr. Hall's recommendation was to look at those options over a longer period of time, rather than forcing it into a 12- or 18-month period. Probably the decisions now being taken are indeed somewhat premature.

Of course, as you indicate, I suppose it rests in the hands of the Minister. But you also indicated that it would be, in your view, inappropriate to hold further hearings. Am I to assume, then, that in the cases where you are recommending abandonment, the CTC will follow through with public hearings? Or will that be scrubbed too, given that they would be using your argument and your rationale that this has all been considered within the last two years by the Hall Report, and that no further hearings would be required?

[Traduction]

il me semble que le juge Hall a des raisons bien sérieuses de vouloir considérer de cette façon ces milles de voies ferrées et de les faire relever d'une organisation comme l'administration des chemins de fer des Prairies.

M. Anderson: Je suis sûr qu'un juge compétent comme M. Hall doit avoir de bonnes raisons pour faire de telles recommandations. Le contraire me surprendrait.

Notre comité s'est chargé de faire des recommandations au Ministre en ce qui concerne cette administration des chemins de fer des Prairies. Je ne peux, étant donné que je suis président de ce comité ministériel, me prononcer sur la question. La raison pour laquelle nous voudrions prendre des décisions plus rapidement est qu'il ne nous reste pas tellement de temps. Même si le comité peut avoir des recommandations à proposer vers la fin de 1978, il n'a pas la main-d'œuvre et l'équipement nécessaires pour restaurer les voies du réseau permanent, sans parler des voies que nous étudions à l'heure actuelle. Le Ministre voudrait entre autres que nous lui suggérions parmi les lignes dont nous avons recommandé le maintien et la réparation, quelles sont celles pour lesquelles les travaux devraient être faits plus rapidement que d'habitude. Ainsi donc vous avez raison, le juge et les autres membres de sa commission avaient probablement de très bonnes raisons de procéder ainsi. Je ne le nie pas.

M. Mazankowski: La raison pour laquelle ils s'opposaient à cette accélération, c'est qu'ils estiment qu'elle est prématurée. En effet, à son avis, il est difficile de prévoir quels seront les besoins dans 10 ans en se basant sur la situation à l'heure actuelle. Lorsque nous parlons d'incertitude, il faut étudier la question attentivement, car d'après ces recommandations, aucune de ces lignes ne serait abandonnée avant 1981 et après cette période on étudierait la situation de l'industrie du grain et ses installations.

Il me semble, comme M. McIsaac vous l'a fait dire, que vous ayez de la difficulté à placer ces voies ferrées dans la catégorie A ou B, c'est-à-dire de les abandonner ou de les garder. Il devrait y avoir d'autres possibilités et je crois que les recommandations du juge Hall étaient justement d'étudier ces possibilités au cours d'une longue période de temps plutôt que de faire tout cela en 12 à 18 mois. Les décisions que l'on prend à l'heure actuelle sont probablement prématurées.

Comme vous l'avez indiqué, je suppose que c'est au Ministre que revient la responsabilité de prendre des décisions. Vous avez cependant indiqué également qu'à votre avis il ne serait pas approprié d'avoir d'autres audiences. Dois-je comprendre alors que dans les cas où vous recommandez l'abandon de la voie, la CCT mettra vos recommandations en pratique sans aucune audience publique? La CCT tiendra-t-elle le raisonnement suivant lequel toutes ces questions ont été étudiées au cours des deux dernières années par la Commission Hall et qu'aucune autre audience n'est plus nécessaire?

[Text]

Professor Anderson: I may have lost the precise thrust of your question, sir, and I apologize, but I will attempt to approach what I remember. It is true that things do change. Things change more in some areas than in others. There are some areas where things have been static for quite a while.

Our fear is that we will be asking the Minister to spend money to retain lines which in ten years will have no elevators on them. In the last ten years the elevator companies have closed some 1,200 elevators; and this process is continuing. I would like to point out and remind the Committee that it is elevator closures which cause farmers to haul a further distance. Sometimes elevators get closed because a rail line closes, but Mr. Hall's recommendations included a number of lines which have no elevators on them and on which no trains have run. It is elevator closures that make farmers haul further, and one of the consideration that we have and where we are a little apprehensive is not that we will close too many lines, but that we will recommend too many stay open, in the light of the future—that is the danger we have.

• 1040

When we recommend for retention, there is no suggestion that before the Minister accepts that he should go out and hold hearings to see whether or not it should be retained. But there is provision in the law that the Canadian Transport Commission can be asked to, or on its own motion can, hold hearings on every abandonment recommendation. The Minister cannot, under the present law, abandon a piece of rail line. Now, whether or not the Canadian Transport Commission will see fit to hold further hearings, I do not know. Mr. Justice Hall said that it was unnecessary on the lines that he recommended for abandonment, that no further hearings were needed and that the CTC should proceed and abandon them. I do not presume to take that position at all in the responsibilities that I have as Chairman of this committee, so that there can be and there may be further hearings. It is not in my purview to say that there will on retention, but, because there is doubt both ways, should we hold hearings on the retentions? Maybe we have made mistakes and recommended too many lines to be retained in the light of consolidation by elevator companies. We hear a great deal about high through-put units and that high through-put units are necessary for the survival of the industry and so on. I do not deny that, but the idea that there is going to be an elevator for a producer to haul to every eight or nine miles across the branch lines of the Prairies is something which is not going to persist. Indeed the elevator companies are working as quickly as they politically and economically can to rationalize their plan.

Mr. Mazankowski: Mr. Henry Roberts, in an article which appeared in *The Western Producer*, suggested that what we may need to close some of the communication gaps is an ombudsman. The impression of Mr. Roberts is that there is not a satisfactory vehicle for individual producers to have their

[Translation]

M. Anderson: J'ai peut-être perdu le fil de vos questions et je vous prie de m'excuser, mais je vais essayer de répondre aux points dont je me souviens. Il est évident que les choses changent. Elles changent plus dans certaines régions que dans d'autres.

Ce qui nous préoccupe, c'est que nous pourrions demander au Ministre de dépenser de l'argent pour maintenir des voies ferrées en service le long desquelles dans 10 ans il n'y a plus de silos. Au cours des 10 dernières années, les compagnies de silos à élévateurs en ont fermé quelque 1,200, et c'est un processus qui continue. J'aimerais rappeler au Comité que ce sont les fermetures des silos qui forcent les agriculteurs à transporter leurs produits plus loin. Parfois les élévateurs sont fermés parce qu'une voie ferrée est retirée du service, et les recommandations de M. Hall incluaient un nombre de lignes pour lesquelles il n'existait plus de silos à élévateurs, et sur lesquelles aucun train ne circulait. Ce sont ces fermetures qui forcent les agriculteurs à transporter leur propre production plus loin et une de nos préoccupations serait justement non pas de vouloir mettre hors service trop de lignes mais de recommander que l'on garde en service des lignes qui tomberont en désuétude par elles-mêmes dans un avenir rapproché.

Lorsque nous recommandons que certaines lignes soient maintenues en service, rien ne prévoit que le Ministre avant d'accepter notre recommandation soit obligé de tenir des audiences à cet égard. Cependant, la loi prévoit que la Commission canadienne des transports ait des audiences dans tous les cas où on recommande l'abandon d'une ligne. Le Ministre ne peut aux termes de la loi actuelle retirer du service une partie de la voie ferrée. Quant à savoir si la Commission canadienne des transports éprouvera le besoin de tenir d'autres audiences, je ne pourrais me prononcer à cet égard. Le juge Hall a dit qu'il n'était pas nécessaire de tenir d'autres audiences dans le cas des voies dont il recommandait l'abandon; il a recommandé que la CCT aille de l'avant et les retire du service tout simplement. Personnellement, je ne crois pas devoir prendre une telle attitude étant donné les responsabilités que j'ai en tant que président du comité. Je ne peux dire qu'il n'y aura pas d'audiences dans les cas où nous recommanderons de maintenir le service. Peut-être avons-nous fait des erreurs et recommandé que trop de voies soient maintenues, alors que les compagnies d'élévateurs procèdent maintenant à une concentration de leurs installations. On entend beaucoup parler de super-installations qui peuvent traiter une très grande production. On entend dire que cela est nécessaire pour la survie de l'industrie. Je ne le nie pas, cependant, il ne faudrait pas croire que tous les huit ou neuf milles sur les lignes secondaires des Prairies, on va continuer à maintenir des silos à élévateurs. On sait très bien que les compagnies font tout ce qu'il est possible de faire politiquement et économiquement pour rationaliser leurs entreprises.

M. Mazankowski: M. Henry Roberts, dans un article qui a été publié dans le *Western Producer* a suggéré que la nomination d'un ombudsman permettrait de régler les problèmes de communication. A son avis, les producteurs particuliers ne peuvent faire connaître leur point de vue et leurs préoccupa-

[Texte]

views known with respect to their concerns and establishing the patterns of the transportation gathering and delivery system. I wonder if you, Professor Anderson, or Mr. Roberts could comment on what he had in mind in that particular area. And also, if you might be able to give me some information as to what has been done with respect to the CP Furness subdivision; whether, in a case like that, an off-line elevator concept might be an appropriate way in resolving that particular subdivision problem.

The Chairman: Mr. Roberts.

Mr. Roberts: I think those comments that appeared in *The Western Producer* are quite accurate and they really come out, I think, of this whole question about hearings or the need for hearings. And we have had a considerable amount of communication with communities in a formal sense, where they have sent us a letter and they have sent us a brief. Since we also have access to all the briefs that were made to the Hall Commission, we found that in about 95 per cent of the cases, communities have simply changed the name from Hall Commission to PRAC. I think the reason for that is that the information has not changed all that much. The Hall Commission has just completed its work that had extensive hearings. However, this in fact is what the committee does do. Although it does not have formal hearings, it has informal meetings and every one of our committee members gets out to every area under PRAC's review. No decision is made on any area until members have been out there, have had informal discussions with elevators agents, and even formal, in some cases, particularly in Manitoba, where our Manitoba member there has held formal meetings with as many as 150 producers in attendance. When you have a chance to meet with these people informally, you find that they do have a lot of good information. I think in the case of Spiritwood and in the cases around Bolney, these people up there rolled their sleeves up, they provided us with maps, they had coloured maps in to indicate to us the amount of new acreage that has been coming on stream. In the process of doing that, we have found that the formal mechanisms that exist—and these include hearings because hearings are very formal; they are almost quasi judicial and people are often intimidated in making their points of view known. But in those kinds of sessions, we have found that yes, there is a real need for some better way of getting communication from producers. Now, they have had in the past a lot of traditional ways of doing this, and some of these have even been the elevator companies. It is interesting to note that when I talk to producers and I say: "Well, of course, we are in very close contact with your pool office here in Regina", the reaction we get there is: "do not listen to them. They do not know what is going on." So, even these traditional sources have become large bureaucracies, and most of the dialogue that has taken place to date about improving methods of communication such as the PRA or Western CTC has simply been of ways to improve dialogues from one bureaucracy to another, and that is the thing that is bothering producers. That is the sort of thing that led to the thinking of, "Is there not a better way" and "is not an ombudsman perhaps one way of doing it?"

[Traduction]

tions en matière de transport et de livraison. M. Anderson ou M. Roberts pourrait-il nous donner des éclaircissements à cet égard. Également, que pensez-vous de la voie du CP de Furness, dans un cas de ce genre, un silo à élévateur qui ne se trouve pas le long de la voie ferrée ne permettrait-il pas de résoudre le problème de cette voie tronquée?

Le président: Monsieur Roberts.

M. Roberts: Je crois que ces commentaires du *Western Producer* sont assez exacts et ont été dictés par cette controverse en ce qui concerne les audiences. De nombreuses collectivités nous ont envoyé des lettres et des mémoires. Étant donné que nous avons eu également accès à tous les mémoires présentés à la Commission Hall, nous nous sommes rendu compte que dans 95 p. 100 des cas, les collectivités avaient simplement utilisé le nom PRAC au lieu de Commission Hall. La raison à mon avis est que les renseignements n'ont pas beaucoup changé. La Commission Hall vient de terminer son travail et a eu des audiences très longues. Cependant, si notre comité n'a pas tenu d'audiences officielles, il a eu des réunions non officielles et tous les membres du comité se rendent dans différentes régions relevant du PRAC. Aucune décision n'est faite avant que nos membres n'aient été sur le terrain, ne se soient entretenus de façon non officielle avec les agents des élévateurs, parfois de façon officielle dans certains cas, particulièrement dans celui de Manitoba où notre membre pour le Manitoba a eu des réunions officielles où jusqu'à 150 producteurs étaient présents. Au cours des réunions non officielles, cependant, on se rend compte que la population a pas mal de choses à nous dire. Dans le cas de Spiritwood et de Bolney, la population s'est amenée avec des cartes qu'elles avait coloriées elle-même, afin de nous indiquer quelles quantités de nouvelles terres allaient être cultivées au cours des prochaines années. Au cours de nos travaux, nous nous sommes rendu compte que les mécanismes officiels qui existent, intimident souvent la population; en effet les audiences sont considérées comme quelque chose de quasi judiciaire. Au cours des séances que nous avons eues, nous nous sommes rendu compte qu'il fallait trouver une meilleure façon de communiquer avec les producteurs. Par le passé, il était bien de communiquer avec les compagnies de silos à élévateurs. Cependant, lorsque je parle à l'heure actuelle aux producteurs, ils me répondent que de toute façon il ne faut pas écouter ce que disent les représentants du Syndicat du blé, puisqu'il ne connaissent pas la situation dans les régions. Ainsi donc ces canaux traditionnels de communication semblent bloqués; les syndicats sont devenus de larges bureaucraties et lorsqu'il y a eu des discussions sur la façon d'améliorer la communication par le truchement d'organismes comme l'administration des chemins de fer des Prairies ou le bras de la CCT pour les provinces de l'Ouest, il s'agissait simplement d'améliorer le dialogue entre ces deux sortes de bureaucraties et c'est précisément cela qui inquiète les producteurs. On s'est demandé par conséquent s'il n'existait pas une meilleure façon de faciliter la communication, on s'est demandé si un ombudsman ne ferait pas l'affaire?

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski.

• 1045

Mr. Roperts: I just wanted to follow up on the CP, the second part of the question.

Our Alberta member, has had one visit up to that area already. He has talked to producers up there, he has talked to elevator agents. We have had some communication from individual members up there as well. Although we have not formally completed our work in that area, we have had now some initial contact with them.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Thank you, Mr. Chairman. I am glad to hear particularly the last comments of Mr. Roperts and comments earlier by Dr. Anderson in much the same vein about the willingness of the PRAC to accept new and additional and different information that any communities may wish to present. I think getting that information in a firsthand and reliable way, particularly from farmers and others representing those communities, is extremely important. As you point out, although the formal process of hearings does serve a very useful purpose, sometimes not the best or the most personal or the most relevant information comes forward in those rather formal sessions. I hope that in your process of communicating with farmers and with different communities affected you continue very diligently with the kind of process you have described, of informally getting all that material before you that anyone wishes to present, because it can be particularly relevant.

I think of one instance that affects a line in the area directly south of Regina, and I am thinking of the communities of Dummer, Parry and Truax, the line running beyond Avonlea that will at some stage be before you for consideration. The producers in that area point out quite accurately that a grain haul by road for them in one direction is entirely uphill, and in some cases up some pretty steep grades, whereas if they had the alternative of going in the other direction the full hauls for them would be largely downhill and over some gentler grades. That is the kind of informal, basically producer, information that might well not be available in the context of a formal hearing but which would be very relevant to your examination, and I hope you will continue to ferret out that material as much as you can.

I would like to draw to the attention of the PRAC a particularly urgent situation in an area in southwestern Saskatchewan that has been causing a great deal of concern to producers on the CPR's Wood Mountain subdivision running from Maxstone, south of Assiniboia, across to Mankota. The situation is of particular concern because of the special grain-moving challenges that we have had this year with the volumes that have had to be moved. Particularly in that area, durum is of considerable concern.

I believe in the representations made before the Hall Commission in 1975, if I remember the date of the hearing correctly, the railways indicated at that stage the general life

[Translation]

Le président: Merci monsieur Mazankowski.

M. Roperts: Je voulais parler également du CP, la deuxième partie de la question.

Notre membre pour l'Alberta a déjà visité cette région une fois. Il a parlé aux producteurs et aux agents des silos à élévateurs. Nous avons parlé à des particuliers de cet endroit également. Bien que nous n'ayons pas terminé nos travaux, nous pouvons dire que nous sommes entrés en contact avec la population.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Goodale.

M. Goodale: Merci, monsieur le président. Je suis heureux d'entendre particulièrement les derniers commentaires de M. Roperts et les commentaires qu'a faits précédemment M. Anderson qui allaient dans la même sens: le PRAC serait prêt à accepter tous les nouveaux renseignements que les différentes collectivités veulent leur donner. Je crois qu'il est extrêmement important d'obtenir ces renseignements de première main puisqu'il s'agit de renseignements fiables qui proviennent de la part d'agriculteurs et d'autres personnes des localités impliquées. Comme vous l'avez indiqué, même si les audiences, de caractère officiel, ont un rôle très important à jouer, les renseignements parfois les meilleurs et les plus personnels proviennent de ces séances qui sont tenues de façon non officielle avec la population. J'espère que vous continuerez de cette façon, ce qui est particulièrement important.

Je pense tout particulièrement au cas d'une voie ferrée dans la région immédiatement au sud de Regina, passant par Dummer, Parry et Truax, la ligne qui dépasse Avonlea et que vous devrez étudier. Les producteurs de cette région affirment avec raison que le transport du grain par route dans une direction se fait en remontant constamment alors que s'ils avaient la possibilité de se rendre dans l'autre direction, il s'agirait d'une descente beaucoup moins raide. C'est ce genre d'informations que l'on peut obtenir au cours des discussions non officielles mais non au cours d'audiences publiques. Cela doit vous intéresser au plus haut point.

J'aimerais signaler à l'attention du PRAC une situation particulièrement urgente dans une région au sud-ouest de la Saskatchewan qui a préoccupé énormément les producteurs de la ligne secondaire du CP à Wood Mountain allant de Maxstone au sud d'Assiniboia jusqu'à Mankota. La situation est particulièrement inquiétante à cause du volume de blé que nous avons dû transporter cette année. Dans cette région en particulier, le blé dur nous pose particulièrement des problèmes.

Dans une des plaintes que les chemins de fer ont formulées devant la Commission Hall en 1975, si je me souviens bien de la date, la voie ferrée n'aurait pu être maintenue en service

[Texte]

expectancy or useful life expectancy of that line would be in the range of three years. That time period has virtually now expired and the physical problem on that line is getting more and more obvious all the time, particularly with the difficult winter and the melting conditions this spring and so forth. The railway has had considerable difficulty in moving grain off that line, simply for physical reasons; the track is in very poor condition. I would think in your current deliberations that line and lines like that should now be receiving priority attention, because if a decision about that line is not forthcoming relatively soon, it will not be too long before it will be physically impossible for a train to move over a line in that particular condition.

• 1050

I would welcome any comment that Professor Anderson might have to make about that particular line, but I wonder generally whether he could give us some indication about how many lines he has yet to consider that would fall generally into that category of needing a quick decision or else they might not be operable within a matter of months.

Professor Anderson: May I ask Mr. Roperts to pick that up? He is in closer touch with the ongoing collection of material that the committee instructs that should be gathered in our priority rating. I think you would get a better answer from him directly.

The Chairman: Mr. Roperts.

Mr. Roperts: There are two points that you raise. On the first point about recognizing the uniqueness of the southern part of the Avonlea subdivision, I think that brings up a very good point because, as Mr. Anderson pointed out in his opening comments, the committee is very reluctant to put its criteria into a very cold sort of tactic, and this points out the reason: that every area has unique circumstances that one has to consider.

The Saskatchewan Wheat Pool has criticized the Prairie Rail Action Committee. They claim or allege that the committee is abandoning lines with volumes of less than 90,000 bushels per mile of track. And this of course is completely wrong. In the case of the Spiritwood which was the CN Amiens subdivision, a CN Robinhood subdivision, the volumes on that track are only 48,000 bushels per mile of track. But there are the other circumstances. There was the recognition that this in fact was a frontier area, it was a growing area, and it had a future, so the committee made the recommendation thusly. So I think that does in fact demonstrate that.

In terms of the need to make these decisions now, a good deal of the mileage of the 2,300-odd miles that the committee is looking after does fall into that category. In some cases it may only be a trestle. In some cases it may be more than that. But it certainly is the situation where most of those miles of track have reached the end of their days. For that reason I cannot understand Mr. Mazankowski when he says that the grain elevators themselves are the ones that said these decisions should not be made for a period of time. I think maybe they were saying they ought to be phased over a five-year

[Traduction]

sans réparation que pendant trois ans. Or, ce temps est pratiquement écoulé et les problèmes sont de plus en plus urgents surtout à cause de l'hiver rigoureux et du dégel du printemps. Le transport du blé a été très difficile à cause du piteux état des voies. Je crois que ce genre de ligne devrait avoir la priorité dans vos discussions. En effet, si aucune décision n'est prise rapidement, il ne faudra pas attendre longtemps avant qu'il soit impossible pour les trains de circuler.

J'aimerais bien connaître les observations de M. Anderson au sujet de certaines lignes particulières, mais je me demande également s'il ne pourrait pas nous indiquer, de manière plus générale, combien de lignes il lui reste encore à étudier, lignes nécessitant une décision rapide, faute de quoi on risque de ne pas pouvoir les utiliser d'ici quelques mois.

M. Anderson: Puis-je demander à M. Roperts de répondre à cette question? Il s'agit de plus près le processus d'obtention des renseignements que le comité juge prioritaires. Je pense qu'il saurait mieux vous répondre lui-même.

Le président: Monsieur Roperts.

M. Roperts: Vous soulevez deux questions. Pour ce qui est de reconnaître le caractère unique de la partie sud de la subdivision d'Avonlea, je trouve que vous soulevez là une question très intéressante, car, comme l'a signalé M. Anderson dans ses remarques préliminaires, notre comité hésite énormément à appliquer froidement des critères, et votre question montre bien pourquoi: chaque région est caractérisée par des conditions particulières qu'il faut examiner.

Le Saskatchewan Wheat Pool a critiqué le comité de développement ferroviaire des Prairies, prétendant que ce dernier désaffecte les lignes sur lesquelles on transporte moins de 90,000 boisseaux par mille de voie. Bien sûr, cela est complètement faux. Dans le cas de Spiritwood, qui faisait partie de la subdivision Amiens du CN, et qui fait partie de la subdivision Robinhood, les quantités transportées sont seulement de 48,000 boisseaux par mille de voie. Mais il y a d'autres considérations. Nous avons reconnu qu'il s'agit, en fait, d'une région frontalière, en voie de croissance, et jouissant d'intéressantes perspectives d'avenir. Le comité a donc fait des recommandations en conséquence. Voilà donc qui prouve cela.

Pour ce qui est de la nécessité de prendre ces décisions maintenant, cela s'applique à une grande partie du parcours de 2,300 milles qu'examine actuellement le comité. Dans certains cas, il peut ne s'agir que d'un simple tréteau. Dans d'autres, ce peut être un peu plus compliqué. Mais il est certain que les jours sont comptés pour la plupart de ces voies. C'est pourquoi je ne peux comprendre M. Mazankowski lorsqu'il déclare que les propriétaires des silos eux-mêmes auraient dit que ces décisions ne devraient pas être prises avant un certain temps. Peut-être disaient-ils que ces décisions devraient s'échelonner

[Text]

period up to 1981, and the committee's recommendations have certainly been consistent with that, but going on beyond that to 1990 was the problem. In fact, when we sat down with elevator companies in terms of the committee establishing a date for abandonment it has been able to take into consideration the amount of time that an elevator company is going to need to provide alternate capacity or the amount of time an elevator company might feel that its existing elevator can stay in operation. When we have asked them these questions and when we have suggested to them dates, which would be very generous in terms of greater than five years, the comments we get are that perhaps five years would be too much because then they would have to start putting investment back into some of these elevators that might stand to be abandoned.

Mr. Goodale: I wonder, Mr. Chairman, whether Mr. Roperts of Professor Anderson or the members of the Committee or the staff of the committee have looked specifically at a case like Gravelbourg, for example, or Spiritwood as another example to determine what would have happened in those two cases if a decision had been postponed until some time in the future, say 1981 or 1985 or 1990 or whenever? What would have happened to the physical plant in Gravelbourg, for example, or to the absolute lack of a physical plant in Spiritwood because it burned down? What would have been the physical situation five or ten years down the road?

Mr. Roperts: Well, I think, in the case of the CN Gravelbourg line, it simply would have become inoperative. In fact this is recognized in the committee's recommendations on that line. Although it had recommended the retention of that portion from Hodgeville to Mossbank and the abandonment of the portion from Hak to Courval, the committee is very quick to point out that the condition of that Gravelbourg line is such that before the Shamrock line could be abandoned and for it to carry all that additional grain, much of which is expected to come south to Hodgeville-Gravelbourg, that line would have to be upgraded because of its state. And that was an added rider that was put on the recommendation. The line now is in such a state that it cannot handle the present volume, so it certainly could not handle the extra volume that would result because of the abandonment of the neighbouring line.

• 1055

Mr. Goodale: To get back to one of my original questions, I gather what you are saying generally is that most of the mileage that you have before you for consideration at the moment would really be generally analogous to lines like the Maxtone to Mankota, Wood Mountain, subdivision, generally in that condition, with the same amount of physical urgency attached to the decision that has to be made.

Mr. Roperts: Yes, I would say that.

Mr. Goodale: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale. Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, the branch line abandonment is not entirely unique to the Prairie area. It also applies on occasion to other sections of Canada.

[Translation]

sur une période de cinq ans jusqu'en 1981—et les recommandations du comité ont certes respecté cela—mais que retarder cela plus longtemps, jusqu'à 1990, constituait un problème. En fait, lorsque nous avons rencontré les représentants des compagnies de silos, nous leur avons dit que pour établir des dates de désaffectation, notre comité avait besoin de connaître le temps nécessaire à un silo pour fournir des solutions de remplacement ou le temps pendant lequel le silo estimait pouvoir continuer de fonctionner sans modification. Lorsque nous leur avons posé ces questions, que nous leur avons proposé des dates, fort généreuses, puisqu'elles allaient au-delà de cinq ans, ils nous ont répondu que cinq ans, c'était peut-être trop, parce qu'ils devraient recommencer à investir de l'argent dans certains silos qui risquaient d'être désaffectés.

M. Goodale: Je me demande, monsieur le président, si M. Roperts, M. Anderson ou les membres et le personnel du comité ont examiné en particulier les cas de Gravelbourg et de Spiritwood, par exemple, afin d'établir ce qui se serait produit, dans ces deux cas, si la décision avait été retardée jusqu'en 1981, 1985 ou 1990? Que serait-il arrivé aux installations de Gravelbourg, par exemple, quelles auraient été les conséquences de l'absence totale de bâtiments à Spiritwood, ces derniers ayant subi un incendie? Quelle aurait été la situation d'ici cinq ou dix ans?

M. Roperts: Je pense que, dans le cas de la ligne Gravelbourg, du CN, elle aurait simplement cessé de fonctionner. En fait, dans ses recommandations au sujet de cette ligne, le comité reconnaît cela. Bien qu'il ait recommandé de maintenir la liaison de Hodgeville à Mossbank et de désaffecter la liaison de Hak à Courval, le comité, devant l'état de la ligne de Gravelbourg, n'a pas hésité à signaler qu'avant que la ligne Shamrock puisse être désaffectée et que la ligne Hodgeville-Gravelbourg puisse assurer tout le transport supplémentaire de grain découlant de cette désaffectation, cette dernière devrait être réparée. C'est un avertissement qui a été ajouté à la recommandation. Actuellement, la ligne est dans un tel état qu'elle ne peut assurer le trafic actuel; elle ne pourrait donc certainement pas accepter les quantités supplémentaires qui résulteraient de la désaffectation de la ligne avoisinante.

M. Goodale: Pour en revenir à une de mes premières questions, si je comprends bien, vous me dites qu'en général la plupart des lignes que vous devez examiner actuellement sont semblables à la liaison Maxtone-Mankota, de la sous-division de Wood Mountain, et que l'urgence de la décision est la même pour ces voies, vu leur mauvais état.

M. Roperts: Oui, c'est ce que je pense.

M. Goodale: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Goodale. Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, la désaffectation des embranchements n'est pas unique à la région des Prairies. Elle s'applique également, parfois, à d'autres secteurs du Canada.

[Texte]

There are two things I would like to know. In the course of your studies of this problem, have you taken a look at the social impact on the community in which a train will no longer call? Have you taken a look at what is going to happen to that community, what is going to happen to the land values in the area around which there has been a branch-line abandonment, what is going to happen to the social life in the area, to what degree we are isolating people?

The second question is, in your studies have you in any way tried to determine whether or not the rails have pursued any other business that might have accrued on that line? Have they made a serious effort to see what other business is there, could be there, or could be developed, to supplement the movement of grain and to give a greater justification for keeping the line in operation?

I have been under the impression that in certain areas the rail corporations have virtually made the situation whereby they could justify abandonment by lack of effort to keep it alive, and that the movement of such goods and services that might have been necessary in the area was sort of neglected. I know that the villages along a line are going to deteriorate, job opportunities will decline, developmental opportunities decline and a community becomes pretty seriously neglected in every way when the cause of its development, namely, the railroad, is moved out. Have you examined these two aspects, and do you attach any value to them?

Professor Anderson: The broad answer is yes, but I will obviously have to give some considerations.

On the question of social impact, the great examination, the thorough examination, was done particularly by the Hall Commission. The Hall Commission, as a result of their extensive studies and their hearings, have concluded fairly substantially, and we see no reason for us to attempt to reverse that finding.

In Chapter 3 of their report they recognize the sincerity of the people claiming that the retention of rail lines is essential to provide a focal point and to sustain the community viability. But on the other hand, the same chapter of that report by Justice Hall and his colleagues said:

It appears that there may be a tendency to equate the significance of the railway of 30 to 50 years ago with its significance today.

He also said:

It is the people and the spirit of the people which gives the community viability, not the railways or the elevators.

He said:

The Commission was unable to locate any study which indicated that the viability of a community which was already declining would be saved by the retention of the railways.

He also went on to point out that . . . Arguments to retain the railway for the basis of its tax revenues were invalid in his opinion.

[Traduction]

Il y a deux choses que je voudrais bien savoir. Au cours de vos études de ce problème, avez-vous examiné l'incidence sociologique sur une collectivité de la cession du service ferroviaire? Avez-vous songé à ce qui va arriver à cette collectivité, à la répercussion sur les valeurs foncières de la région où a eu lieu la désaffectation d'une voie d'embranchement? Que va-t-il arriver à la vie sociale de la région? Dans quelle mesure forçons-nous les gens à l'isolement?

Deuxièmement, au cours de vos études, avez-vous essayé d'une manière quelconque d'apprendre si les chemins de fer avaient poussé l'exploitation d'autres éventuels aspects commerciaux de ces lignes? Se sont-ils sérieusement occupés de voir quelles autres possibilités d'affaires s'offraient ou pourraient être encouragées, s'ajoutant au transport du grain, ce qui justifierait mieux le maintien de ces lignes?

J'ai l'impression que, dans certaines régions, les sociétés ferroviaires ont pratiquement manipulé la situation de façon à pouvoir justifier par leur manque d'effort, la désaffectation des lignes, négligeant en quelque sorte le transport des marchandises et biens qui auraient pu être nécessaires à la région. Je sais que les villages situés le long d'une ligne désaffectée vont périlcliter, que les possibilités d'emploi et de développement vont diminuer, et que les collectivités vont être gravement négligées, la source même de leur développement, le chemin de fer, leur ayant été ôté. Avez-vous examiné ces deux aspects, et leur attachez-vous la moindre importance?

M. Anderson: La réponse générale est oui, mais je vais évidemment devoir faire état de certaines considérations.

Pour ce qui est des répercussions sociales, l'examen approfondi et détaillé a été effectué en particulier par la Commission Hall. Cette dernière, forte de longues études et des audiences qu'elle a tenues, a tiré des conclusions assez bien circonstanciées, et nous ne voyons aucune raison d'essayer de modifier ces constatations.

Au chapitre 3 de son rapport, elle reconnaît la sincérité des personnes qui affirment que le maintien des lignes ferroviaires est essentiel en vue de permettre un centre de ralliement et de soutenir la viabilité de la collectivité. D'autre part, dans le même chapitre du rapport, le juge Hall et ses collègues déclarent:

Il semble qu'il y ait peut-être une tendance à juger de l'importance actuelle du chemin de fer en fonction de l'importance qu'il avait il y a 30 ou 50 ans.

Puis plus loin:

Ce sont les gens et l'esprit des gens qui rendent une collectivité viable, et non les chemins de fer ou les silos.

Il ajoute:

La Commission est incapable de trouver la moindre étude qui prouve que la viabilité d'une collectivité déjà en voie de déclin pourrait être renflouée par le maintien du chemin de fer.

Il précise également que, d'après lui, les arguments en faveur du maintien du chemin de fer qui se fondent sur les recettes fiscales qu'il procure ne sont pas valables.

[Text]

This committee is not a broadly-based study with a broadly-based mandate like the Hall Commission's, and we see no reason for us to move against that.

In specific answer to your question about land values as a result of our recommendations, no, sir, we have not attempted to assess the impact on land values. This is partly my decision as an economist. It would be extremely difficult to make any kind of assessment that would mean anything in the light of the steadily appreciating values, dollar values, of land that have gone on steadily pretty well all over the Prairie. Any attempt to put another variable in, such as the removal of a rail line in there, in my opinion, would not carry any significant weight. The upward pressure on land prices, inflationary and other impacts, is so significant that it would overwhelm and override, in my opinion, anything to do with the change in the length of haul or track. Partly this is true because of the development of new and better crops, not only new varieties of the standard crops but brand new crops. New crops are developing in many areas. I cite one example. There is a line that is in the basic network, it runs up the west side of Lake Winnipeg, from Winnipeg up to Riverton, and there is no question of that line being abandoned. It is not up for consideration. The most important nonstatutory grain traffic on that line is corn from the United States to the distillery at Gimli, and the railways say that when the corn trade of southern Manitoba reaches the point where it supplies that distillery it will all move by truck and there will be no railway reason to keep that line open to Gimli.

So when we come to this pursuit of other business, I do not know how assiduously the railways have pursued other business. The only business that makes sense for a railway on a branch line is large volume bulk business. They are in the trucking business, and we have had our troubles with that in Saskatchewan. Let me not get on that subject. But, according to the data we have, almost everything in and out of those communities moves by modes other than rail. And people can say that is because of the frequency and volume of service and level of service, and that may be true, but I have to deal with what is, not what might be.

Mr. McCain: You have not tried to measure then whether or not the railways have tried to pursue by rail the business which might have been available, and you are insinuating at least that the railways have withdrawn from the rail service and gone to their own trucks, where possible, and this of course is really the answer to my question. You are saying the railways did not necessarily pursue such business as was available to move by rail but rather they may have pursued it by truck. And this of course establishes a branch line abandonment situation, does it not?

[Translation]

Notre comité n'effectue pas une étude très poussée et ne jouit pas d'un mandat aussi étendu que celui de la Commission Hall; nous ne voyons donc aucune raison de nous opposer à ses dires.

Pour répondre de manière précise à votre question au sujet des valeurs foncières résultant de nos recommandations, je vous réponds: non, nous n'avons pas essayé d'évaluer l'effet de ces dernières sur les valeurs foncières. C'est une décision dont je suis responsable en partie, en ma qualité d'économiste. Il serait extrêmement difficile de faire une évaluation un tant soit peu significative en raison de la hausse constante de la valeur monétaire des terrains dans presque toutes les Prairies. L'inclusion dans le calcul de toute autre variable telle que la suppression du service ferroviaire ne serait, d'après moi, d'aucune importance significative. Les pressions s'exerçant à la hausse des prix fonciers, les effets inflationnistes et autres sont si importants qu'ils surpasseraient de loin toutes considérations de modifications de la longueur de la voie ou du transport. Cela est dû en partie au développement de cultures nouvelles et meilleures, non seulement de nouvelles variétés de cultures habituelles, mais également de cultures tout à fait neuves. De nouvelles cultures naissent dans de nouvelles régions. J'en cite un exemple. Il y a une ligne qui fait partie du réseau de base, qui remonte la rive ouest du Lac Winnipeg, de Winnipeg jusqu'à Riverton, et qu'il n'est pas question d'abandonner. Elle n'est pas assujettie à notre examen. Le trafic non statuaire le plus important sur cette ligne est celui du maïs en provenance des États-Unis jusqu'à la distillerie de Gimli; or, les chemins de fer affirment que quand les récoltes de maïs du Sud du Manitoba auront atteint le niveau auquel elles pourront alimenter cette distillerie, tout le maïs sera transporté par camion, et il n'y aura plus aucune raison de garder cette ligne ferroviaire ouverte jusqu'à Gimli.

Donc, pour ce qui est de l'exploitation des autres aspects commerciaux, j'ignore avec quelle assiduité les chemins de fer l'ont fait. Les seules affaires qui, pour un chemin de fer, valent la peine d'être poursuivies le long d'un embranchement, sont les affaires portant sur de grandes quantités expédiées en vrac. Or, c'est le camionnage qui le fait, et la Saskatchewan a eu passablement de problèmes avec cela. Mais je ferais mieux de ne pas aborder ce sujet. Toutefois, d'après les données dont nous disposons, presque tout ce qui entre et tout ce qui sort de ces localités est transporté par d'autres moyens que le chemin de fer. On peut vous répondre que c'est à cause de la fréquence et du niveau de service, de la quantité, et cela est peut-être vrai, mais je dois m'occuper de ce qui est, et non de ce qui pourrait être.

M. McCain: Vous n'avez donc pas essayé de savoir si les chemins de fer ont essayé d'obtenir les recettes découlant de la fourniture d'autres services, et vous insinuez en tout cas que les chemins de fer se sont retirés des services ferroviaires pour céder la place à leurs propres camions, si possible, et vous répondez là, bien sûr, à ma question. Vous dites que les chemins de fer n'ont pas essayé d'attirer des clients à leur service ferroviaire, mais qu'ils s'en sont plutôt occupés par le biais de leurs entreprises de camionnage. Bien sûr, cela favo-

[Texte]

Professor Anderson: You may infer that from my response, if you care to, and you may use the word insinuating, if you care to. I am not insinuating sir, I am saying what is. The stuff does not move by rail. I do not know whether they are pursuing the stuff to move by rail or not. I just do not know.

Mr. McCain: Well, is that not a pertinent question in your decision-making process?

Professor Anderson: No, sir.

Mr. McCain: Why not? When you have branch line abandonment and you see a volume of freight moving from a particular area, should not the rails be obligated to pursue that business prior to application for branch line abandonment? A branch line in the West, for instance, can be made to look horrible if, as you have pointed out very properly, it is totally dependent upon grain and if grain is the only measurement for its abandonment. I think another measurement that should be imposed upon the railroads is what business there is, and have you pursued it?

Professor Anderson: You have every right to ask that question sir. As a member of the House of Commons, you may move in any way you see fit to make them do these things. I cannot make them do these things.

Mr. McCain: I did not ask you to make them.

Professor Anderson: You said, "Should I not do this?"

Mr. McCain: I asked you did you not pursue that question, sir.

Professor Anderson: I did not, and I do not expect to. I do not think it would be profitable of the Committee's time to do so.

The Parliament of Canada has set up in its legislation a subsidy program for all these lines which militates against a company seeking traffic by rail. Every piece of revenue that they get from nonexport grain traffic diminishes the subsidy available. Now Parliament did that.

Mr. McCain: Government, sir. There is a little difference, not a lot, but there is a little.

Professor Anderson: Parliament passes statutes, in my understanding.

Mr. McCain: But government introduces and carries them, sir.

• 1105

I am sorry to pursue this any further, but I do not see how governments, society, the Transportation Commission or anybody else can really make an isolated decision on a branch line abandonment versus grain movement alone. Then, if the subsidy were shifted to the volume of grain movement alone and not on the basis of other business, could this perhaps have kept

[Traduction]

rise la désaffectation des voies d'embranchement, ne trouvez-vous pas?

M. Anderson: Si vous voulez, vous pouvez déduire cela de ma réponse, et dire que j'insinue certaines choses. Pourtant, je n'insinue rien, je dis ce que je constate. Les marchandises ne sont pas transportées par chemins de fer. J'ignore si les chemins de fer essaient de s'attirer des clients. Je ne le sais simplement pas.

M. McCain: Mais ne trouvez-vous pas cette question pertinente en ce qui concerne votre processus de prises de décisions?

M. Anderson: Non, monsieur.

M. McCain: Pourquoi pas? Lorsqu'il y a désaffectation d'un embranchement et qu'il y a une certaine quantité de marchandises qui sont expédiées d'une région donnée, les chemins de fer ne devraient-ils pas être obligés d'essayer d'obtenir ces contrats de transport avant de demander la désaffectation d'une ligne? Dans l'Ouest, par exemple, on peut rendre un embranchement horrible si, comme vous l'avez parfaitement dit, cette embranchement dépend entièrement du grain et que le grain constitue le seul critère de sa désaffectation. Je pense qu'on devrait imposer un autre critère aux chemins de fer, à savoir: quelles sont les autres possibilités commerciales? Les avez-vous sondées?

M. Anderson: Vous avez parfaitement le droit de poser cette question, monsieur. En votre qualité de député de la Chambre des communes, vous pouvez agir à votre guise pour les amener à faire cela. Il ne me revient toutefois pas de le leur faire faire.

M. McCain: Je ne vous l'ai pas demandé.

M. Anderson: Vous avez dit: «Ne devrais-je pas faire cela»?

M. McCain: Je vous ai demandé si vous n'avez pas poursuivi cette question.

M. Anderson: Non, et je n'entends pas le faire. Je ne pense pas que notre comité en tirerait avantage, compte tenu du temps dont il dispose.

Le Parlement canadien a établi, de par la loi, pour toutes ces lignes, un programme de subventions qui n'encourage pas les chemins de fer à favoriser le transport ferroviaire. En effet, toute recette provenant d'une source autre que le transport du grain destiné à l'exportation diminue la subvention disponible. C'est le Parlement qui a fait cela.

M. McCain: C'est le gouvernement, monsieur. Il y a une petite différence, pas énorme, mais elle existe.

M. Anderson: Que je sache, c'est bien le Parlement qui adopte les lois.

M. McCain: Oui, mais c'est le gouvernement qui les présente et les fait adopter, monsieur.

Je regrette de devoir insister, mais je ne vois pas comment les gouvernements, la société, la Commission des transports, ou n'importe qui, peuvent décider seuls de l'abandon d'un embranchement en tenant compte seulement du volume de céréales transportées. Si les subventions avaient été versées en fonction du volume des céréales transportées plutôt qu'en

[Text]

some of these lines in place? Is there enough business which might have been profitable? I guess you have not pursued that at all.

You are saying that the present policy stimulates the rails' movement by its own trucks rather than the rails' movement by its own rail system by virtue of the subsidy they get. Am I correct in that?

Professor Anderson: That is a conclusion which I, as a transportation economist have come to. It has not any bearing on my role as Chairman of this Committee.

Mr. McCain: Why should it not have sir? I submit that you have certain guidelines of your duties as outlined by government, but if you have any other personal remarks that you might wish to make as a result of your studies, I think it would be extremely pertinent to the best interests of transportation, to government and the opposition as well. I do not think anything should be withheld that you have discovered in this, even if you have to sit down and write a personal letter to the Minister and say, "we have discovered in addition to these things..."

Professor Anderson: There are studies in the possession of provincial highway-carrying authorities, some of which I have seen in part. It is possible to get rough measurements of the volume and the value of commodities moving into towns by for-hire carriage. It is probably not so easy to measure stuff that moves in by the truck, owned by the person who is carrying the goods. There is no way of measuring what goes on straight on to the farm, but the volume that is going into most of these communities which could be designated as community oriented, is so small that in the light of what we know about railway costs, they simply would not be competitive in terms of the prices which would have to be asked unless the subsidy was way up. That, sir, is the conclusion I come to, again as a result of my experience as a transport economist studying these matters.

Mr. McCain: Yes. That does not necessarily mean that the volume of freight is not there, that if it were all in the hands of the rail or pursued by the rail that it would not be profitable. I think you are drawing a difference there, are you not?

Professor Anderson: Yes.

Mr. McCain: That the volume that the rail currently has is so small that this would be difficult.

Professor Anderson: No, the volume that is currently known to be carried by for-hire trucks is small.

Mr. McCain: I do not mean to speak against the trucks, but we have to have a rail system as well; there is a place to mesh the two. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. McCain. It is now nearly 11.10 a.m. Does the Committee wish to proceed?

An hon. Member: Agreed.

[Translation]

fonction du volume des autres marchandises, certains embranchements auraient-ils pu être maintenus? Y a-t-il un volume suffisant pour que l'opération soit rentable. Je suppose que vous ne vous êtes pas attaché tellement à ces questions.

Vous affirmez que les politiques actuelles encouragent les sociétés de chemins de fer à faire du transport par camion plutôt que par rail à cause des subventions qu'elles reçoivent. C'est bien cela?

M. Anderson: C'est la conclusion à laquelle je suis venu en tant qu'économiste des transports. Tout cela n'a rien à voir avec mon rôle en tant que président du comité.

M. McCain: Pourquoi pas? Je suppose que vous avez reçu certaines directives du gouvernement relativement à vos fonctions. Cependant, si vous en êtes arrivé à des conclusions personnelles par suite de vos études, je pense que vous devez en faire part dans l'intérêt des transports, du gouvernement et de l'opposition. Je pense que vous devez faire connaître tout ce que vous avez découvert, même si vous devez pour cela écrire une lettre personnelle au ministre.

M. Anderson: Les autorités provinciales chargées de transport routier ont en leur possession certaines études dont j'ai pu prendre connaissance en grande partie. Il est possible d'avoir des chiffres approximatifs sur le volume et la valeur des marchandises qui entrent dans les villes par camions loués. Obtenir des chiffres pour les marchandises transportées par les propriétaires de camions est une tout autre chose. Il est impossible de calculer la valeur des marchandises qui vont directement aux exploitations, des marchandises destinées à la collectivité dans son ensemble. De toute façon, leur volume est si peu important qu'avec ce que nous savons des coûts du transport par chemin de fer, il ne serait absolument pas rentable d'utiliser les chemins de fer pour leur transport, à moins que les subventions ne soient augmentées de façon considérable. C'est la conclusion à laquelle j'en suis venu, je le répète, à la lumière de mon expérience en tant qu'économiste des transports ayant suivi de près ces questions.

M. McCain: Il ne s'ensuit pas nécessairement que le volume des marchandises est insuffisant, que s'il était transporté par chemin de fer, s'il était recherché par les chemins de fer, l'opération ne serait pas rentable. Vous saisissez la nuance, n'est-ce pas?

M. Anderson: Oui.

M. McCain: Le volume de marchandises transportées par chemin de fer actuellement est si peu important qu'il serait difficile de procéder de cette façon.

M. Anderson: Non, c'est le volume de marchandises transportées par camions loués qui est peu important.

M. McCain: Je n'ai rien contre le camionnage, mais il faut un réseau de chemins de fer également. Il faut combiner les deux. Merci.

Le président: Merci, monsieur McCain. Il est déjà 11 h 10. Le comité désire-t-il poursuivre son examen?

Une voix: D'accord.

[*Texte*]

The Chairman: I have another five questioners which would take us to close to 12 o'clock. Is it agreed that we terminate the meeting at 12 o'clock?

An hon. Member: Agreed.

An hon. Member: Or 12.30 p.m.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I think we should set a time. I am ready to go to 12 o'clock.

The Chairman: I think by 12 o'clock we should be able to finish the first round of questioning and I have only three questioners on the second round. I think that would be agreeable. Mr. Hargrave.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, through you to Dr. Anderson, I have a couple of specific branch lines that I wanted to make a brief comment on and question you on. These are right along the Saskatchewan-Alberta boundary in the southern part which is adjacent to where I live. One is the Schuler-Pivot, 6.8 miles, which is barely in Alberta, and the other one not very far away, a branch line from the main line of the CPR to Hatton, Saskatchewan, is totally in Saskatchewan. It is my understanding that certain decisions have already been made about that 6.8 miles at Schuler, the Schuler-Pivot, and I think some upgrading and so on is under way.

• 1110

Professor Anderson: It was under way, sir, but the recommendation has been accepted by the Minister that that should be retained.

Mr. Hargrave: Did your committee deal with both of these branch lines?

Professor Anderson: Yes, sir.

Mr. Hargrave: You made the appropriate recommendations that have resulted in the decisions about the Schuler-Pivot line.

Professor Anderson: Yes, sir.

Mr. Hargrave: Did you also make a recommendation that the Hatton-Golden Prairie line be abandoned?

Professor Anderson: I am sorry, but I am not really at liberty to answer that question. The recommendation has gone to the Minister and so far he has not seen fit to release our recommendation or to make any statement.

Mr. Hargrave: A more appropriate question then should have been that that line was considered and recommendations have gone in.

Professor Anderson: Yes, sir.

Mr. Hargrave: These two have a lot of similarity and I am very familiar with them. For example, the Hatton subdivision has 43,000 bushels per mile whereas the Schuler pivot one has 114,000 bushels per mile. That is on a 10-year average for both of them. But because of the distance involved, 6.8 miles on the Schuler one, which is a lot less than 17.1 miles on the Hatton one, that seems to me probably the reason. I am anticipating that the Hatton one could very well be abandoned. Would that be the main reason for your recommendation for the pivot line?

[*Traduction*]

Le président: J'ai encore les noms de cinq personnes qui veulent poser des questions. Il faudrait continuer jusqu'à midi. Le comité est-il d'accord?

Une voix: Oui.

Une voix: Ou midi trente.

M. Lapointe: Monsieur le président, il faut fixer une limite. Je suis prêt à rester jusqu'à midi.

Le président: Je pense qu'à midi nous devrions en avoir terminé avec le premier tour de questions. Par ailleurs, j'ai seulement trois noms au deuxième tour. Il ne devrait pas y avoir de difficulté. Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, monsieur Anderson, je voudrais faire des observations et poser des questions sur quelques embranchements précis. Ils se trouvent le long de la frontière sud de la Saskatchewan et de l'Alberta. J'habite la région d'à côté. Il y a d'abord l'embranchement de Schuler-pivot, 6,8 milles, qui se trouve tout juste en Alberta. L'autre n'est pas très éloigné. Il se trouve entre la ligne principale du CPR et Hatton en Saskatchewan. Il est complètement situé en Saskatchewan. Si je comprends bien, certaines décisions ont déjà été prises en ce qui concerne cette portion de 6,8 milles à Schuler, l'embranchement Schuler-pivot. Des travaux sont déjà en cours en vue de son amélioration.

M. Anderson: Les travaux sont en cours, mais il faut dire que la recommandation de garder cet embranchement a été acceptée par le ministre.

M. Hargrave: Votre comité a-t-il examiné le cas des deux embranchements?

M. Anderson: Oui.

M. Hargrave: Vous avez présenté des recommandations qui ont entraîné des décisions touchant l'embranchement de Schuler?

M. Anderson: Oui.

M. Hargrave: Avez-vous recommandé que la ligne Hatton-Golden Prairie soit abandonnée?

M. Anderson: Je regrette, mais je ne puis répondre à cette question. La recommandation a été faite au ministre, mais jusqu'à présent, il n'a pas jugé bon de la rendre publique ou de faire une déclaration à ce sujet.

M. Hargrave: J'aurais donc dû demander si la ligne a été étudiée et si une recommandation a été faite.

M. Anderson: Oui.

M. Hargrave: Ces deux embranchements ont beaucoup de points communs. Je les connais très bien. Par exemple, la subdivision de Hatton a 43,000 boisseaux par mille, alors que celle de Schuler-pivot en a 114,000. Ces chiffres ont été établis sur une moyenne de 10 ans. La distance cependant n'est pas la même. Celle de Schuler compte 6,8 milles, celle de Hatton, 17,1 milles. C'est sûrement la différence. Je m'attends en effet à ce que celle de Hatton soit abandonnée. Est-ce ce qui aurait motivé votre recommandation concernant cette ligne?

[Text]

Mr. Roperts: Mr. Chairman, we have to take a lot of things into consideration besides just the volume on a bushel per mile of track basis. It is true that in using that particular criteria, the volume is considerably higher on the Schuler spur than it is on Hatton subdivision, but there are a number of other things that we have to take into consideration. Certainly in the Hatton subdivision on trucking distances, should that line be abandoned, average hauls in that area could be up to 20 miles and some maximum hauls greater than 25 miles.

There is also an access problem. They do not have a very good road system. There is one good road which links up Golden Prairie to the main line to the south, but that is simply from one elevator to another. These people do not have a very good grid road system in that area. The cost of upgrading on a per bushel basis again is very competitive in terms of comparing it to the situation in Schuler. So I would suggest that possibly there is a lot in common, a lot of the characteristics. It is the same area. The terrain is very similar. So there is more in common in terms of Schuler and Hatton than there is not in common.

Professor Anderson: May I interject, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes.

Professor Anderson: You understand the constraints that bind us in response to your question.

Mr. Hargrave: Yes.

Professor Anderson: If we had an automatic kind of formula there would be no question about the dissimilarities. In fact, as Henry Roperts has pointed out, the similarities between the two quantitatively, when you take the right measurements, are very similar even though the bushels per mile of track are nearly three times on one as they are on the other, and the distance is four times on one as on the other. But when you start to consider the kinds of things that this committee, which does not want to abandon track, gets into you will find that in these two situations with which you are familiar, sir, and with which I am now familiar, having gone through that area, there is a great deal of similarity.

Mr. Hargrave: One other point about the Hatton-Golden Prairie line is that Hall made no recommendation but he noted that there is a well-known lake, known as Bitter Lake and sometimes Bittern Lake, with sodium sulphate possibilities. It was just noted. Would you have examined the possibilities of some potential there?

Professor Anderson: Yes.

Mr. Hargrave: Thank you.

Professor Anderson: Not to the extent of responding positively as Mr. McCain wanted me to respond to his question. We have not said to the railways, what do you think the possibilities are for that? The railways would respond, and I know they would because of the situation, and they would say, we do not know a think about the sodium sulphate business; somebody else will have to do that.

Mr. Hargrave: I have one other question, Mr. Chairman. Is it the intention of your Action Committee to complete at least

[Translation]

M. Roperts: Il faut tenir compte d'un certain nombre de facteurs et pas seulement du nombre de boisseaux par mille de voie. Il est vrai qu'en utilisant ce critère, le volume est beaucoup plus considérable sur l'embranchement de Schuler que sur celui de Hatton, mais d'autres questions entrent en ligne de compte. Pour la subdivision de Hatton, les distances en vue du transport par camion, en supposant que la ligne soit abandonnée, pourraient atteindre 20 milles et même 25 milles à certains endroits.

Il y a également un problème d'accès. Le réseau routier n'est pas tellement bon. Il y a une seule bonne route qui relie Golden Prairie à la ligne principale au sud. De cette façon, cependant, on va seulement d'un élévateur à un autre. Les habitants de l'endroit ne jouissent donc pas d'un bon réseau routier. Par ailleurs, le coût des améliorations apportées, compte tenu du nombre de boisseaux, se compare très bien au coût pour Schuler. Il y a des points communs, c'est certain. Il s'agit de la même région. La topographie est la même. Il y a plus de ressemblances que de différences.

M. Anderson: Puis-je ajouter quelque chose, monsieur le président?

Le président: Certainement.

M. Anderson: Vous devez comprendre que nous sommes limités lorsque nous répondons à vos questions.

M. Hargrave: Oui.

M. Anderson: Si nous pouvions appliquer une formule fixe, il n'y aurait aucun doute. Comme M. Roperts l'a fait remarquer, les chiffres pour les deux régions se comparent très bien, lorsqu'on utilise les bons critères, même si le nombre de boisseaux par mille de voie est trois fois plus élevé et la distance quatre fois plus considérable dans un cas. Aux yeux du comité, qui ne favorise pas l'abandon d'embranchements, les deux situations—vous les connaissez très bien, je les connais aussi pour avoir passé la région au peigne fin—ont beaucoup de points de ressemblance.

M. Hargrave: Toujours en ce qui concerne la ligne Hatton-Golden Prairie, le juge Hall n'a pas présenté de recommandation, mais il a noté qu'il y avait dans la région un lac connu sous le nom de Bitter Lake ou Bittern Lake et que ce lac contenait du sulphate de sodium. Avez-vous tenu compte des possibilités qu'offre ce lac?

M. Anderson: Oui.

M. Hargrave: Merci.

M. Anderson: Mais nous ne pouvons répondre positivement comme M. McCain l'aurait souhaité tout à l'heure dans son cas. Nous n'avons pas demandé aux chemins de fer ce qu'ils pensaient de ces possibilités. Les sociétés de chemin de fer auraient répondu, je le sais par expérience, que le sulphate de sodium n'est pas leur affaire.

M. Hargrave: J'ai encore une question, monsieur le président. Le Comité prévoit-il de présenter ses principales recom-

[Texte]

its major recommendations, or maybe all of them, by the end of this year?

• 1115

Professor Anderson: Yes, sir, that is our intention; it has been from the beginning. But let me remind you of part of my opening statement. We will not do that if it means rushing. We have to be confident in our mind, satisfied amongst the options that this is the better option in the light of the costs and the benefits. Of course we will not do things that everyone will agree with. As we said when we began and as I said to the Committee, you are into a job where there are no right answers.

Mr. Hargrave: I can only assume, then, that you have phased out, or you have developed, shall we say, a plan to examine pretty well all of these in time so that you can make such a recommendation. Is that plan developing along the lines that you think you will complete it?

Professor Anderson: Yes, sir, in good measure, due to the assiduous and skilful efforts of Mr. Roberts and his very small staff. There are three professionals, including Mr. Roberts, and it is going very well. It might be useful, sir, not to waste your Committee's time but we do not simply sit down with a branch line and make a decision. These things are rolled over meeting after meeting and we get more and more information and we ask for additional information; we ask for comparisons, now that we are into the job, and we set up a docket. We do not just look at the line but we look at the area and we look at the impact on the area of a whole number of things. That is the only way we could come to the conclusion we did respecting the Gravelbourg situation. We just looked at the whole thing.

Mr. Hargrave: I can assume, then, that you have visited the metropolis of Pivot and Golden Prairie and Schuler . . .

Professor Anderson: Yes.

Mr. Hargrave: . . . and you did not have trouble with the traffic jams or anything?

Professor Anderson: I nearly got clobbered on a corner, if you will believe it.

Mr. Hargrave: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave.

Mr. Smith.

Mr. Smith: Thank you, Mr. Chairman. My concern is the line that is known as the Inwood line in Manitoba. I was just wondering where that sits at this particular time; because as to the section between Hodgson and Fisher Branch, the recommendations in the Hall Report were that they would be abandoned December 31, 1977. I will deal with that portion of it first. What is the status of that at this particular time, that portion of it?

Professor Anderson: It is in the hands of the Canadian Transport Commission.

Mr. Roperts: This is from Fisher Branch to Hodgson, the first . . .

Mr. Smith: Yes, that is the first section, 9.4 miles.

[Traduction]

mandations ou toutes ses recommandations d'ici la fin de l'année?

M. Anderson: C'est notre intention. C'était entendu au début. Je vous rappelle ce que j'ai dit au début cependant. Nous ne voulons pas faire un travail à la hâte. Nous voulons être sûrs, lorsque nous arrêtons notre choix, que nous prenons la bonne décision pour ce qui est des coûts et des avantages. Évidemment, tout le monde ne sera pas d'accord avec nous. Nous savons depuis le début que nous ne pouvons satisfaire tout le monde.

M. Hargrave: Je suppose que vous avez établi un calendrier pour l'étude de tous les embranchements. Tout se déroule comme vous l'aviez prévu? Vous pourrez faire vos recommandations à temps?

M. Anderson: Oui, et c'est grâce aux efforts assidus et habiles de M. Roperts et de son personnel limité. Ce sont trois professionnels, avec M. Roperts. Tout se déroule très bien. Nous ne perdons pas de temps, mais nous ne prenons pas de décision subite. Les décisions sont mûries longuement réunion après réunion. Nous essayons d'avoir tous les renseignements possibles. Nous établissons toutes sortes de comparaisons. Nous constituons des dossiers. Nous n'examinons pas seulement les embranchements, mais également les régions où ils se trouvent. Nous essayons de voir quels peuvent être les effets de notre décision sur l'ensemble de la région. Nous avons procédé de cette façon dans le cas de Gravelbourg. Nous avons tenu compte de tous les facteurs.

M. Hargrave: Je suppose que vous avez visité les villes de Pivot, Golden Prairie et Schuler . . .

M. Anderson: Oui.

M. Hargrave: . . . et que vous n'avez pas été pris dans la circulation.

M. Anderson: Croyez-le ou non, j'ai failli avoir un accident à un coin de rue.

M. Hargrave: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

C'est à M. Smith.

M. Smith: Merci, monsieur le président. Je voudrais parler de ligne d'Inwood au Manitoba. Je voudrais savoir où en sont les choses. Pour ce qui est de la portion Hodgson-Fisher Branch, le rapport Hall avait recommandé qu'elle soit abandonnée au 31 décembre 1977. C'est cette portion qui m'intéresse d'abord. Qu'en est-il à son sujet?

M. Anderson: La question est devant la Commission canadienne des transports.

M. Roperts: Il s'agit bien de l'embranchement Fisher Branch-Hodgson, le premier . . .

M. Smith: Le premier tronçon, 9.4 milles.

[Text]

Mr. Roperts: CTC, I believe, has issued the order on that portion.

Mr. Smith: For it to take effect on December 31, 1977.

Mr. Roperts: Yes.

Mr. Smith: All right. Then the balance of the line up to . . .

Mr. Roperts: From Grosse Isle to Fisher Branch.

Mr. Smith: Yes. What is the status on that now? The concern that the local producers had in the area was that the abandonment may take place before anything else is in place to handle their production. That was really their concern. I do not think they were arguing too much about the actual abandonment of that; they knew they were moving small volume, but that if they had to move it by road, were the roads going to be upgraded in time to handle this? That was their concern and that is why I was wondering just where this is at now.

Mr. Roperts: That line as well has been recommended for abandonment and is up before the Canadian Transport Commission. This relates directly to the Arborg subdivision, which is the line which has been assigned to the Prairie Rail Action Committee for review, and although there is not very much volume on that Inwood subdivision with the exception of Broad Valley and Fisher Branch, it does relate somewhat to the Arborg subdivision. In terms of coming up with a recommendation for the Arborg subdivision, the committee will have to take into consideration what is going to happen in the case of Fisher Branch. Indeed, the grain handling and Transportation Commission had recommended an off-line elevator, the only point, in fact, in the prairie system where they were that specific. So that will have to be considered by the committee as well.

In terms of coming up with a recommendation on Arborg, it will have to take into consideration what is going to happen to the producers at both Broad Valley and Fisher Branch in terms of any additional time that an elevator company might need to improve its facilities on an adjacent line. That would be taken into consideration. The Committee has, in fact, on earlier occasions recommended changes in the abandonment dates the Hall Commission put forward, not because it disagreed with them, but because in the process of reaching recommendations on its lines, the information they got from the elevator companies was that they would require more time. In this particular situation, that will certainly be a major consideration on the part of the Committee.

• 1120

Mr. Smith: Now, has the Committee met anyone in that particular area yet? Or is your mandate actually to meet groups within the . . . There was a specific group set up in Fisher Branch for the total area, and since the Hall Commission report came out they have met with certain people. Have they met with PRAC at all?

Mr. Roperts: I believe they met with just the Manitoba member.

Mr. Smith: Yes, that is right.

[Translation]

M. Roperts: Je pense que la société a rendu une ordonnance à ce sujet.

M. Smith: Qui entre en vigueur le 31 décembre 1977.

M. Roperts: Oui.

M. Smith: Très bien. Le reste de la ligne maintenant . . .

M. Roperts: L'embranchement Grosse Isle-Fisher.

M. Smith: Oui. Où en sont les choses? Les producteurs de la région craignaient que l'embranchement ne soit abandonné avant qu'un autre système ne soit mis en place. Ils n'étaient pas tellement contre l'abandon lui-même. Ils savaient que le volume des marchandises transportées était peu considérable. Cependant, si leurs produits devaient être transportés par camion, ils voudraient savoir si les routes pouvaient être améliorées en temps. C'était leur principale préoccupation. Je me demande ce qui a été fait.

M. Roperts: On a recommandé que toutes les lignes soient abandonnées. Et la question est actuellement devant la Commission canadienne des transports. Tout cela a un rapport avec la subdivision d'Arborg, ligne qui a été confiée au comité de développement ferroviaire des Prairies pour examen. Le problème de la subdivision d'Inwood, qui n'a pas un volume très considérable, sauf pour ce qui est de Broad Valley et Fisher Branch, a donc quelque chose à voir avec la subdivision d'Arborg. Avant de présenter ses recommandations concernant la subdivision d'Arborg, le comité devra examiner le cas de Fisher Branch. La commission d'enquête sur la manutention et le transport du grain a recommandé un élévateur hors-voie. C'est le seul endroit dans les Prairies où la commission a été aussi précise. Le comité devra donc en tenir compte.

Pour les recommandations au sujet d'Arborg, le comité ne devra pas perdre de vue non plus la situation des producteurs à Broad Valley et Fisher Branch. Il faudra accorder aux sociétés d'élévateurs le temps nécessaire pour améliorer leurs installations sur les lignes connexes. De fait, le comité a précédemment recommandé des changements dans les dates d'abandon proposées par la Commission Hall, non parce qu'il était en désaccord avec elle, mais parce que lors du processus d'élaboration des recommandations pour ces embranchements, les renseignements obtenus des sociétés propriétaires de silos indiquaient que ces dernières auraient besoin de plus de temps. Dans ce cas particulier, le comité tiendra certainement largement compte de ces faits.

M. Smith: A cette date, le comité a-t-il eu des rencontres avec des gens de cette région? Votre mandat précise-t-il que vous devez vraiment rencontrer des gens au sein du . . . Un groupe précis a été créé à Fisher Branch pour l'ensemble de la région, et depuis la publication du rapport de la Commission Hall, ces gens ont rencontré certaines personnes. Ont-ils rencontré les représentants du CDFP?

M. Roperts: Je crois qu'ils n'ont rencontré que le représentant du Manitoba.

M. Smith: Oui, c'est exact.

[Texte]

Professor Anderson: They had a meeting in Arborg for the whole district.

Mr. Smith: Right. Right now, then, they can still depend on having that delivery system for Fisher Branch and Broad Valley until something is rectified with the elevators and so on for handling?

Mr. Roberts: Until a recommendation is made on Arborg, which would in fact be the alternate point for Fisher Branch. Whatever the decision affecting Arborg is, they will have to take into consideration the permit holders at both Broad Valley and Fisher Branch.

Mr. Smith: Thank you. Now, the other thing I have—and I do not know if this comes under PRAC or not—is the balance of the upgrading of the line in the Herchmer sub on the Hudson Bay Railway. You are just dealing with the rail-line abandonment.

Professor Anderson: Yes, sir. We were assigned this 2,300 miles. The Herchmer sub is in the basic network, and I am sorry, I simply do not know what the plans are for it.

Mr. Smith: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Smith.

Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Thank you, Mr. Chairman. I appreciate Mr. Benjamin relinquishing his position and allowing me to question on the supplementary round. I have to leave at 11.30 a.m.

Professor Anderson, I am somewhat perplexed by a couple of comments you made. You indicated to Mr. Hargrave, and I may just be paraphrasing, I hope accurately, something to the effect that it was not the job of your Committee to abandon track as its priority item. Then, in answer to a question I posed earlier, you expressed the fear that if you Committee was weak in any respect, it was perhaps in that it was recommending the retention of too much track. In his comments Mr. Goodale tried to leave the impression that if PRAC had not been established, there would have been an impact upon some communities where elevators may not have been built and, in essence, certain sections of line would not have been transferred to the basic network.

It seems to me it should be pointed out, sir, that if the concept of the Prairie Rail Authority had been accepted and brought into being in 1978, it would have had the power to recommend at any time the transfer of any portion of that 2,344 miles of line into the basic network. It would have had the option of recommending improvements to the line, the establishment of links, and in effect of monitoring the operations of the service along that particular section. What it did as well as guarantee that there would be no abandonment before 1981, and to that extent there was a great deal more certainty under the Prairie Rail Authority concept than there is under the concept of the Prairie Rail Action Committee.

[Traduction]

M. Anderson: Ils ont tenu une réunion à Arborg pour l'ensemble du district.

M. Smith: Exact. Donc, à l'heure actuelle, ils peuvent toujours se fier à ce système de livraison à partir de Fisher Branch et de Broad Valley, jusqu'à ce que les rectifications nécessaires soient apportées aux silos et à la manutention, n'est-ce pas?

M. Roberts: Jusqu'à ce qu'une recommandation soit faite relativement à Arborg, qui, de fait, constituerait l'autre point de chargement pouvant remplacer celui de Fisher Branch. Peu importe la décision prise à propos de Arborg, ils devront tenir compte des détenteurs de permis, autant à Broad Valley qu'à Fisher Branch.

M. Smith: Merci. Mon autre question—et je ne sais pas si c'est la responsabilité du CDFP ou non—porte sur le reste des travaux d'amélioration de l'embranchement de la voie ferrée de Hudson Bay dans la subdivision de Herchmer. Vous vous occupez uniquement de l'abandon des embranchements.

M. Anderson: Oui, monsieur. On nous a confié ces 2,300 milles de voie ferrée. La subdivision de Herchmer se trouve dans le réseau permanent, et je suis désolé, mais je ne connais simplement pas les projets pour cette subdivision.

M. Smith: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Smith.

Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Merci, monsieur le président. J'apprécie que M. Benjamin m'ait cédé sa place pour me permettre de poser des questions pendant le tour supplémentaire. Je dois quitter à 11 h 30.

M. Anderson, je suis quelque peu perplexe devant certains de vos propos. Je ne fais que paraphraser peut-être, avec exactitude, j'espère; vous avez dit à M. Hargrave que pour votre comité, l'abandon des voies ferrées ne constituait pas une priorité. Puis, en réponse à une question que j'ai posée plus tôt, vous avez souligné que, si votre comité avait une quelconque faiblesse, c'était peut-être qu'il recommandait le maintien en service d'un trop grand nombre de voies ferrées. M. Goodale, dans ses remarques, a essayé de laisser l'impression que, si le CDFP n'avait été créé, cela aurait eu un impact sur certaines collectivités—ou des silos auraient pu ne pas être construits, et, essentiellement, certains tronçons d'embranchements n'auraient pas été transférés au réseau permanent.

Il me semble qu'on devrait préciser, monsieur, que si l'idée d'une administration des chemins de fer des Prairies avait été acceptée et si cet organisme avait été créé en 1978, il aurait été autorisé à recommander à tout moment le transfert au réseau permanent de tout tronçon de ces 2,344 milles d'embranchement. Il aurait eu la possibilité de recommander des améliorations à l'embranchement, l'établissement de liens et il aurait pu surveiller l'exploitation du service dans cette section précise. En fait, cet organisme a garanti qu'il n'y aurait aucun abandon avant 1981, et en ce sens, il y aurait eu beaucoup plus de certitude grâce à l'établissement de l'Administration des chemins de fer des Prairies qu'avec la création du comité de développement ferroviaire des Prairies.

[Text]

To me, the basic thrust of your Committee—what it has done, what it has been able to achieve—is essentially a speeding up of the abandonment process. Under the Prairie Rail Authority concept, there would not have been any abandonment of lines in that 2,344-mile category prior to 1981. So it seems to me your Committee has achieved the goal of speeding up the abandonment process in that particular category. Am I not correct in assuming that?

• 1125

Professor Anderson: I presume you are. I suggest you might address the question to the witness this afternoon.

Mr. Mazankowski: I probably will, sir. I appreciate your positive response because that will have perhaps some bearing on the questions that I ask this afternoon. I have no further questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. Neil had to leave for another meeting and he asked me, as a favour, to put one question to Doctor Anderson and Mr. Roberts. Has a decision been made regarding the Riverhurst subdivision, the line from Eyebrow to Riverhurst, and, if so, which way does it go: retain or abandon? If not, how soon is the recommendation likely to come from the committee?

Professor Anderson: Again, sir, this is not a question that I have the freedom to answer. We have been considering Riverhurst along with a number of others for some time now. As Mr. Neil and yourself know, this is one of the very difficult situations in terms of distance of haul and volume and I wish that there had been something definitive out by this time. There has not been and I am sorry.

Mr. Benjamin: You have no time frame as to when you think one might come out, when your recommendation will be ready on that one?

Professor Anderson: Apparently through the contacts Mr. Roberts has with the civil servants in the Ministry, we do not know what the time is on that one.

Mr. Benjamin: Okay. Mr. Chairman, a further quick question because I have a lengthier one to follow. I am wondering if the PRAC will make public the reasons for their decisions, whichever way the recommendation is, whether it is for retention or abandonment. Will you make public your reasons and the criteria used in each instance?

Professor Anderson: We supply to the Minister a full docket of reasons for our decisions and we make suggestions of the kinds of points that would be useful in this. The issuance of reasons for our decisions is—I am sorry to duck it but that is just the way we are—the Minister's responsibility. I do not want to appear to be evading; I just do not have that responsibility. It would be inappropriate for this committee to say these are the reasons we did this unless the Minister tells us specifically to do it.

[Translation]

A mon avis, le principal rôle de votre comité—ce qu'il a fait, ce qu'il a été en mesure de réaliser—c'est essentiellement une accélération du processus d'abandon. En vertu du concept de l'Administration des chemins de fer des Prairies, on n'aurait abandonné aucun embranchement dans cette catégorie de 2,344 milles avant 1981. Alors il me semble que votre comité a provoqué une accélération du processus d'abandon dans cette catégorie particulière. N'ai-je pas raison de le croire?

M. Anderson: Je présume que vous avez raison. Je vous conseille de poser cette question au témoin de cet après-midi.

M. Mazankowski: Je le ferai probablement, monsieur. J'apprécie votre réponse positive, car cela influencera peut-être les questions que je poserai cet après-midi. Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Merci, monsieur Mazankowski. Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président. M. Neil a dû partir pour une autre réunion, et il m'a demandé une faveur, c'est-à-dire de poser une question en son nom à MM. Anderson et Roberts. A-t-on pris une décision relativement à la subdivision de Riverhurst, pour le tronçon allant de Eyebrow Riverhurst, et dans l'affirmative, laquelle: le maintien ou l'abandon? Dans la négative, quand une recommandation sera-t-elle faite par le comité?

M. Anderson: Encore une fois, monsieur, ce n'est pas une question à laquelle je suis libre de répondre. Nous avons étudié le cas de Riverhurst, de même qu'un certain nombre d'autres, depuis un certain temps. Comme M. Neil, vous savez que c'est une situation très difficile à cause de la distance et du volume; j'aurais voulu qu'une décision définitive soit prise. Ce n'est pas le cas, j'en suis désolé.

M. Benjamin: Vous n'avez aucune idée de la date à laquelle cette recommandation sera prête dans ce cas?

M. Anderson: Les contacts de M. Roberts avec les fonctionnaires du Ministère ne nous ont pas encore permis de savoir à quelle date cela pourrait se produire.

M. Benjamin: D'accord. Monsieur le président, une autre question rapide, car j'en ai une plus longue ensuite. J'aimerais savoir si le CDFP rendra publiques les raisons justifiant ses décisions, peu importe la recommandation, qu'elle entraîne le maintien ou l'abandon d'un service. Rendez-vous publiques vos raisons, de même que les critères exigés dans chaque cas?

M. Anderson: Nous donnons au Ministre un dossier complet des raisons justifiant nos décisions et nous faisons des propositions quant au genre de choses qui pourraient être utiles dans ces cas. Je suis désolé d'éviter la question, mais c'est ainsi, il appartient au Ministre de rendre publique les raisons de nos décisions. Je ne veux pas sembler éluder votre question: je n'ai tout simplement pas ce pouvoir. Il serait inopportun que le comité rende publiques les raisons d'une décision quelconque, à moins que le Ministre ne nous autorise expressément à le faire.

[Texte]

Mr. Benjamin: Would you feel that there was any reason why they should not be made public?

Professor Anderson: We have an internal reason for not wanting to see everything come out. We have said this in other places too and I do not want to put too much emphasis on it. But we do receive from the commercial enterprises involved in this certain indications which, if they were indicated in each of these decisions, would probably dry up that confidence. Again, I do not want to make too big a thing about this. You can understand, as we all know, that the shortage of ready capital for renovating elevators means that they have to set up their priorities; they cannot do everything at once. They have been very generous with us in saying, "This is the kind of thing we can handle in this time span," and it is not up to me to say why that information should not be made available to their members and so on. It is just that they have limits on capital availability.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, for the record—I meant to do it in the first round—the subdivisions that I was talking about earlier, particularly the Colonsay sub and the White Bear subdivision, both of those subdivisions. The White Bear sub is rated at 90,000 bushels of grain per mile and that portion of the Colonsay sub, Liberty to Dilke, is 107,000 bushels per mile, which, I would think, puts them up in the top categories of grain movement in the prairies.

• 1130

Mr. Chairman, I would like to put to Mr. Anderson another couple of quotes of Mr. Justice Hall, of Tuesday last when he was before this Committee. He said and I quote:

The task committed to the Prairie Rail Action Committee was premature and impossible of fulfilment within the time frame given that Committee.

And on page 90 of the report, under the Prairie Rail Authority section, and in other parts of the Hall Commission report, they say, in a nutshell, that the 2,343.6 miles that they recommended be transferred to the Prairie Rail Authority and which is under your purview were subdivisions for which the Commission felt much more time was required before arriving at decisions as to what should be retained and/or abandoned. Mr. Justice Hall said:

... demonstrated need for the category of lines recommended to be put under the Prairie Rail Authority cannot be shown by the end of this year.

The PRA was to have from one to twelve years to determine "demonstrated need" in the case of all those subdivisions that would be put under the Prairie Rail Authority.

[Traduction]

M. Benjamin: Pensez-vous qu'il y ait une raison pour que ces renseignements ne soient pas connus du public?

M. Anderson: Pour des questions de régie interne, nous avons des raisons de ne pas vouloir que tous ces renseignements soient connus du public. Nous avons présenté ces raisons dans d'autres endroits également, et je ne veux pas trop insister sur cette question. Nous recevons des sociétés commerciales intéressées certaines indications qui, si elles étaient rendues publiques pour chacune des décisions, ruineraient probablement la confiance que ces sociétés ont mise en notre organisme. Je le répète, je ne veux pas trop insister là-dessus. Vous pourrez comprendre, comme nous le savons tous, que la pénurie de capital disponible pour la rénovation des silos signifie que ces sociétés doivent établir des priorités: elles ne peuvent tout faire à la fois. Elles ont été très généreuses à notre égard en disant «voilà ce que nous pouvons réaliser dans cette période», et il ne m'appartient pas de dire pourquoi ces renseignements ne devraient pas être disponibles aux membres de votre comité, etc. Tout simplement, ces sociétés font face à une pénurie de capital.

M. Benjamin: Monsieur le président, pour les fins du compte rendu,—je voulais le faire au premier tour—les subdivisions dont je parlais plus tôt, sont celles de Colonsay et de White Bear. On évalue à 90,000 le nombre de boisseaux de céréales par mille, le transporter dans la subdivision de White Bear, et à 107,000 boisseaux par mille la quantité transportée pour le tronçon de la subdivision de Colonsay, s'étendant entre Liberty et Dilke, ce qui à mon avis, les place dans les premières catégories pour ce qui est du transport des céréales dans les Prairies.

Monsieur le président, j'aimerais présenter à M. Anderson quelques autres citations de M. le juge Hall, tirées de son témoignage de mardi dernier, alors qu'il était devant ce comité. Il a dit, et je cite:

La tâche confiée au Comité de développement ferroviaire des Prairies était prématurée et impossible à réaliser compte tenu du peu de temps accordé à ce comité.

Et à la page 90 du rapport, sous la rubrique Administration des chemins de fer des Prairies, de même que dans d'autres sections du rapport de la Commission Hall, on affirme, en résumé, que les 2,343.6 milles de voies ferrées dont on a recommandé le transfert à l'administration des chemins de fer des Prairies et qui ont été placés sous votre responsabilité, étaient des subdivisions auxquelles la Commission croyait devoir consacrer beaucoup plus de temps avant d'en arriver à une décision quant à savoir qu'est-ce qui devrait être maintenu ou abandonné. M. le juge Hall affirmait:

... d'ici la fin de cette année, on ne peut faire la preuve qu'il soit un besoin établi de recommander le transfert de ces catégories d'embranchement à l'administration des chemins de fer des Prairies.

La CFP devait disposer de une à douze années pour faire la preuve du «besoin établi» dans le cas de toutes ces subdivisions qui seraient placées sous la responsabilité de l'administration des chemins de fer des Prairies.

[Text]

Mr. Roperts, in response to, I think, a couple of Mr. McCain's questions, said something about hearings—he was discussing formal and informal hearings—and much of what he said I agree with. It was Mr. Roperts, I think, who said that in that short period of, say, three years, information had not changed all that much, and that I agree with. There cannot have been too many changes of a major nature in that period of time, which is precisely why Mr. Hall said that, with some lines, you may need five, eight, ten or twelve years to really ascertain whether there is a demonstrated need to retain a rail line.

I will be putting this to the Minister this afternoon. I appreciate that this was not in your terms of reference and is, probably, beyond what you can do because you are destroyed as of the end of December, or at the end of February at the latest, but how do you feel about what the Hall Commission has said about a demonstrated need? Do you feel that in that period of 14 or 16 months of your functioning you can go into, in any reasonable depth, the way the Hall Commission suggests, that question of the demonstrated need? I mean, that is the key thing in his recommendations.

The Chairman: Professor Anderson.

Professor Anderson: Mr. Chairman, may I ask Mr. Roperts to put a correction on the record respecting the grain volumes on White Bear and Colonsay by the figures that we have?

The Chairman: Mr. Roperts.

Mr. Roperts: Thank you, Mr. Chairman.

This matter of volume and bushels per mile of track I guess points up one of the reasons why the committee is reluctant to give a high profile to criteria because there is a tendency always of one area comparing its volume and whatnot with those of another area.

Now, in the case of White Bear, there is a figure which has been quoted by the Saskatchewan Wheat Pool, and I trust that is the reference that Mr. Benjamin is making. The problem with that volume figure is that there is no indication as to exactly what year those figures are based on; it is not exactly clear what the points are on the line that are being covered.

The latest information that we have, which is the latest 5-year average receipts, for that line is 2.4 million bushels, which puts the volume down to around 71,000 bushels per mile of track, not 90,000. Also on that particular line, the point of Wheatley was closed. The largest point on the White Bear subdivision, which is White Bear itself, obeys the latest five-year average for seat figures there of something like 683,000. This is the line that had been recommended for abandonment by Mr. Hall, a recommendation that has been generally accepted by everyone in the area. Most of this grain is expected to come over to the Matador subdivision. In fact,

[Translation]

En réponse à quelques questions posées par M. McCain, je crois, que M. Roperts a parlé d'audiences—et il discutait d'audiences officielles et non officielles—et je suis d'accord avec lui pour la plupart des choses qu'il a dites. Si je ne m'abuse, c'est M. Roperts qui disait qu'au cours de cette courte période de trois ans, disons, les données n'avaient pas tellement changé, et j'en conviens avec lui. Il ne peut y avoir eu beaucoup de changements d'importance au cours de cette période, ce qui est exactement pourquoi M. Hall affirmait que, dans le cas de certains embranchements, il faudrait peut-être 5, 8, 10 ou 12 ans afin de savoir avec certitude s'il existe un besoin établi de maintenir les services sur cet embranchement.

Je porterai cette question à l'attention du ministre cet après-midi. Je comprends que cela ne faisait pas partie de votre mandat, et que cela dépasse probablement ce que vous pouvez faire, puisque votre organisme n'existera plus à la fin de décembre, ou à la fin de février au plus tard; mais que pensez-vous des propos de la Commission Hall, relativement aux besoins établis? Croyez-vous qu'au cours de cette période de 14 ou 16 mois pendant laquelle vous travaillerez, vous pouvez vous attaquer à la question du besoin établi, avec raisonnablement de détails, comme le demande la Commission Hall? Je veux dire, c'est là l'élément clef de ces recommandations.

Le président: Professeur Anderson.

M. Anderson: Monsieur le président, permettez-moi de demander à M. Roperts d'apporter une correction aux comptes rendus, relativement au volume de céréales transportées dans les subdivisions de White Bear et de Colonsay, à partir des chiffres dont nous disposons.

Le président: Monsieur Roperts.

M. Roperts: Merci, monsieur le président.

Je pense que cette question du nombre de boisseaux transportés par mille de voie ferrée indique que l'une des raisons pour lesquelles le comité hésite à donner beaucoup d'importance aux critères, car on a toujours tendance à comparer les volumes et je ne sais quoi d'autre d'une région avec les mêmes données pour une autre région.

Dans le cas de White Bear, un chiffre a été cité par le Saskatchewan Wheat Pool, et je pense que c'est à ces données que fait allusion M. Benjamin. La difficulté que pose cette donnée sur le volume est qu'on n'indique pas exactement pendant quelle année ces chiffres ont été recueillis; on ne voit pas très bien quel point de chargement de ces embranchements ont fourni ces données.

Le dernier renseignement dont nous disposons pour cet embranchement, c'est-à-dire la moyenne pour les cinq dernières années, indique que 2.4 millions de boisseaux sont transportés, ce qui ramène le volume approximativement à 71,000 par mille de voie ferrée, et non pas 90,000 boisseaux. Toujours sur cette même ligne, la station de Wheatley a été fermée. La station la plus importante dans la sous-division de White Bear est White Bear même; je crois que le nombre de sièges moyens au cours de la dernière période de cinq ans était de l'ordre de 683,000. C'est là la ligne que M. Hall recommande d'abandonner, recommandation qui d'une façon générale a été accep-

[Texte]

although it has been true that up to the present the volumes have been greater on the White Bear than on the Matador, this will not be the case in the future even if the White Bear is retained.

• 1135

The same situation exists with the Colonsay. Again it depends on what year you are using and the various points on the line; the mileage that you use. The Saskatchewan Wheat Pool figure for Colonsay does not appear to me to consider the eight miles of new construction. That grain has to get somewhere; you just cannot take the two points. So I think it is important, when people use these figures, at least to attempt to give the others the courtesy of saying what year and what mileage is in fact being considered.

Mr. Benjamin: I will endeavour to find out myself from the wheat pool what year they use.

Mr. Roperts: I might add that this particular point was publicly made by the Saskatchewan Wheat Pool. I informed the White Bear retention committee of this fact and had a meeting with them, and at that particular meeting I described in some detail the committee's basis for making those recommendations. When I asked the chairman of the retention committee if he had any further concern, he said no.

Mr. Benjamin: On your figure of 2.4 million bushels on that White Bear subdivision, Eston to Lacadena, 24 miles of track works out to 100,000 bushels per mile.

If you abandon Lacadena to White Bear, the remaining 24 miles of track, some of that grain is going to go into Lacadena, I would suspect; probably quite a bit of it. That is not the only criterion you use, but it certainly has to be a serious consideration in your decision-making.

I am sure Mr. Anderson wants to respond further to my earlier remarks.

Professor Anderson: I am not privy, Mr. Chairman, to the reasons why Mr. Justice Hall and his colleagues were unable to make a decision on this 2,346.6 miles. Since we began, we have had no evidence that the evidence submitted to Mr. Hall does not lead to the same ability to make a decision as in some of the other cases to retain or to abandon. I am not able to go inside that commission and find out what their reasons were for putting this into a thing like the PRA and delaying any action until 1981, particularly in light of the lead times that are going to be required anyway.

It is not our experience that the ability to make these decisions is not there. As far as we can tell, the evidence is just as good for these as it was for the lines in which he did make decisions. We have all of the evidence they had, all of the

[Traduction]

tée par tous les intéressés de la région. Presque toutes les céréales seront transportées à la sous-division de Matador. En fait, même s'il est vrai que jusqu'à présent les volumes transportés sur la ligne de White Bear étaient plus gros que sur la ligne de Matador, ce ne sera pas le cas à l'avenir, même si l'on gardait le service à White Bear.

La même situation existe dans le cas de Colonsay. Encore une fois, tout dépend de l'année dont vous tirez vos chiffres et des différentes gares que vous examinez le long de la ligne, ainsi que du millage utilisé. Les chiffres du Saskatchewan Wheat Pool pour Colonsay ne me semblent pas tenir compte de la nouvelle construction de huit milles. Les céréales doivent se rendre à un endroit quelconque; on ne peut pas tout simplement s'en tenir à deux gares. J'estime donc qu'il est important, lorsque l'on utilise ces chiffres, de tenter au moins par égard pour les autres, de dire de quelle année et de quel millage on parle.

M. Benjamin: Je vais essayer de me renseigner moi-même auprès du Wheat Pool, pour savoir quelle année on utilise.

M. Roperts: J'ajouterai que le Saskatchewan Wheat Pool a rendu public cet aspect particulier. J'en ai d'ailleurs informé le Comité pour le maintien de la voie ferrée de White Bear et j'ai rencontré ses membres. Au cours de cette réunion, j'ai décrit d'une façon assez détaillée les critères du Comité qui l'ont amené à formuler ces recommandations. Lorsque j'ai demandé au président du Comité de maintien s'il avait d'autres préoccupations, il m'a répondu que non.

M. Benjamin: Au sujet de vos chiffres de 2.4 millions de boisseaux sur la ligne de White Bear, de Eston à Lacadena, cela donne 24 milles de voie ferrée et donc 100,000 boisseaux du mille.

Si vous abandonnez le tronçon de la voie de Lacadena à White Bear, les 24,000 restants, j'ai l'impression qu'une partie de ces céréales, probablement une bonne partie, sera transportée à Lacadena. Ce n'est pas le seul critère sur lequel vous vous êtes fondés, mais il est certainement entré en ligne de compte dans votre processus de prise de décision.

Je suis persuadé que M. Anderson voudrait donner suite à mes propos précédents.

M. Anderson: Je ne suis pas dans le secret, monsieur le président, des raisons pour lesquelles M. le juge Hall et ses collègues ont été incapables d'en arriver à une décision sur les 2,346.6 milles. Depuis le début de nos travaux, nous n'avons rien trouvé dans les éléments de preuve présentés à M. Hall qui ne lui permette pas de prendre la décision soit de maintenir soit d'abandonner un service, tout comme dans les autres cas. Je ne puis m'infiltrer à la Commission pour savoir quelles étaient ces raisons de confier au Comité d'action ce genre de choses et de retarder toute mesure à prendre jusqu'en 1981, surtout quand on songe aux délais qui seront nécessaires de toute façon.

A notre connaissance, ce n'est pas qu'on soit incapable de prendre des décisions. Dans la mesure où nous pouvons en juger, les preuves sont toutes aussi probantes dans le cas de ces lignes que dans le cas des lignes au sujet desquelles il a pris

[Text]

studies they did; everything they produced is now repositied in our offices. So my response to Mr. Benjamin, sir, is that I simply disagree with the judge. That is all.

Mr. Benjamin: Mr. Hall says in his report on page 91:

The major function of a Prairie Rail Authority would be to institute tests of fitness for branch line survival and apply these tests without fear or favour over the years ahead.

Of course, you have not been granted that amount of time under your terms of reference.

Professor Anderson: There is no need for it, sir.

Mr. Roperts: You have only to meet with the communities to feel that these people want a decision. In fact, they want it so soon they expect they can come in to see us and leave with it. They are tired of living under this uncertainty. And when we go to the elevator companies they say they cannot commit funds as long as this line remains uncertain. In fact, even after the Prairie Rail Action Committee makes the decision, the elevator companies are still saying that, until the Canadian Transport Commission comes in and finally abandons the line, then and only then can they begin to make plans. So this feeling of uncertainty is there.

• 1140

Mr. Benjamin: Yes, I appreciate that. I have been out to a lot of these communities too, do not worry; all honourable members from the three Prairie provinces have had a lot of mail and petitions and submissions. We have met with grain companies innumerable times and, of course, they cannot proceed with their plans until they know. We are all aware of that, but it seems to me that Mr. Justice Hall, his commission and his findings in the reasoning for the Prairie rail authority concept takes that into account to a fair degree. Much of this has to be decided fairly quickly, but he wanted a longer space of time for that demonstrated need which would, I submit, be something of a safeguard to a fear that Dr. Anderson mentioned, a fear that we may be even trying to retain too many lines. That is a legitimate fear to have when you have only till the end of this year. Surely, and this is a matter we will raise with the Minister, whether he sets up a prairie rail authority or whether he continues the life of the PRAC, surely the recommendations that come out of that then are based on more of the demonstrated need that the Hall Commission report talks about.

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin.
Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

une décision. Nous avons toutes les preuves que la Commission a eues, toutes les études qu'elle avait en main; tout ce qui a été produit se trouve maintenant à nos bureaux. Pour répondre à M. Benjamin, monsieur, je ne puis que dire que je suis en désaccord avec le juge. Un point c'est tout.

M. Benjamin: M. Hall dit dans son rapport, à la page 103:

La principale fonction de l'administration des chemins de fer des Prairies consisterait à élaborer des tests pour déterminer si les embranchements peuvent continuer de servir utilement, et à les appliquer sans crainte ni favoritisme au cours des années à venir.

Bien sûr, on ne vous a pas accordé autant de temps dans le cadre de votre mandat.

M. Anderson: Ce n'est pas nécessaire, monsieur.

M. Roperts: Vous n'avez qu'à consulter les habitants de ces localités pour constater qu'ils veulent une décision. En fait, ils la veulent d'ailleurs si vite, qu'ils s'attendent en venant nous voir repartir avec une décision en main. Ils sont fatigués de vivre dans l'incertitude. Lorsque nous parlons aux représentants des entreprises de silos, ceux-ci nous disent qu'ils ne peuvent engager de crédits aussi longtemps que le sort des lignes demeure incertain. En fait, même lorsque le Comité d'action des chemins de fer des Prairies aura pris une décision, ces entreprises prétendent que jusqu'à ce que la Commission canadienne des transports s'interpose pour décider de l'abandon final de la ligne, ce n'est qu'alors qu'ils pourront commencer à formuler des plans. Donc, le sentiment d'incertitude existe.

M. Benjamin: Oui, je m'en rends compte. J'ai moi aussi visité un grand nombre de ces localités, ne vous en faites pas; tous les honorables députés des trois provinces des Prairies ont reçu beaucoup de courrier, de pétitions et de submissions. Nous avons rencontré d'innombrables fois les représentants des entreprises céréalières et bien sûr, ils ne peuvent donner suite à leur plan avant d'être fixés. Nous savons tous, mais il me semble que M. le juge Hall, la Commission ainsi que ses constatations, dans le raisonnement qui a donné lieu au concept d'une administration des chemins de fer des Prairies, en tient assez bien compte. Il faudra trancher nombre de ces questions assez rapidement, mais il veut laisser s'écouler plus de temps afin d'assurer une sauvegarde pour contrer la crainte que M. Anderson a mentionnée, la crainte que nous voudrions peut-être maintenir un trop grand nombre de lignes. C'est une crainte légitime lorsque l'on n'a que jusque la fin de cette année. Il va sans dire que nous soulèverons cette question avec le ministre, qu'il décide de constituer une administration des chemins de fer des Prairies ou qu'il reconduise le mandat du Comité d'action du chemin de fer des Prairies, car il me semble que les recommandations de ce dernier reposeront sur un besoin de montrer beaucoup plus que ce que l'on peut trouver dans le rapport de la Commission Hall.

Le président: Merci, monsieur Benjamin.
Monsieur Goodale.

M. Goodale: Merci, monsieur le président.

[Texte]

Just to pick up on a couple of points raised by Mr. Benjamin, on at least two occasions during 1977 the Minister convened meetings on the Prairies with virtually all the farm, municipal and producer groups and organizations that might have an interest in the questions' being considered by the Prairie Rail Action Committee as well as a whole variety of issues that would flow from the work of the Hall Commission. The first of those meetings was in May of last year, just shortly after the Hall Commission report was published, and the second one was in November. I gather from some of the comments that have been made publicly that additional meetings of that broad nature are planned for this year as well.

My understanding from the reports and press stories and so forth, flowing from those meetings, was that virtually every one of the farm organizations represented at those discussions supported the notion of proceeding along the lines of the approach of the PRAC and that there was very general broadspread understanding among those organizations about what the PRAC was doing and was intended to do; that approach was very much supported and endorsed by those organizations, which of course have the most direct access to producer and Prairie opinion about this very important question.

I am wondering, Dr. Anderson, whether in any of your discussions with those organizations or with railway retention committees or any of the other groups or individuals that may have made representations to you over the course of the last number of months, you have found any expression of opinion that is inconsistent with or contrary to the kind of view that was expressed in those meetings last year with the Minister and the various organizations represented in those discussions?

Professor Anderson: May I have a moment?

Mr. Chairman, in response to Mr. Goodale, I had to consult for a moment to make sure that there was no information that had come into the office that I did not know about in respect to this question. From the individuals we have spoken to and the groups we have spoken to we have not had an expression of disdain for the creation of this committee. That is perhaps not the right word. No one has said we should not be in business. Maybe they wanted to say that, but they did not say it. We have had contact with all the elevator companies by correspondence from them. They do not support the PRA concept. Now that is only in partial response to your question; it is not a position that I take or that the committee takes. It is in the terms of reference of the committee so they have contacted us respecting that, and every one of them has not been in favour of the PRA.

• 1145

Apart from the report from Mr. Turner of the Saskatchewan Wheat Pool, which Mr. Benjamin read earlier, we have not had any action from any elevator company at the operating level to indicate that what we are doing is in any sense hastening beyond the time point where they want to see action taken. In some instances we have not been able to recommend

[Traduction]

Pour revenir à quelques points soulevés par M. Benjamin, au moins à deux reprises au cours de 1977, le ministre a convoqué des réunions dans les Prairies avec la quasi-totalité des groupes et groupements représentant les agriculteurs, les municipalités et les producteurs qui auraient pu s'intéresser aux questions étudiées par le Comité d'action des chemins de fer des Prairies ainsi qu'à toute la gamme des questions qui découlent du travail de la Commission Hall. La première de ces réunions a eu lieu au mois de mai de l'an dernier, peu après la publication du rapport de la Commission Hall et la deuxième a eu lieu au mois de novembre. J'en conclus à la suite de certaines remarques qui ont été faites en public, que les réunions supplémentaires de cette nature sont envisagées pour cette année également.

J'ai cru comprendre à la suite des rapports et des communiqués de presse faisant suite à ces réunions, que la quasi-totalité des groupements d'agriculteurs représentés à ces discussions appuyait l'idée de procéder selon l'approche du Comité d'action et que les groupements avaient une compréhension globale étendue des faits et gestes du Comité d'action ainsi que de ses objectifs; cette approche était donc appuyée et encouragée par ces groupements qui, bien sûr, sont les plus près du milieu producteur et de l'opinion dans les Prairies sur cette question très importante.

Je me demande, monsieur Anderson, si dans vos entretiens avec ces groupements ou avec les comités de maintien des chemins de fer ou avec tout autre groupe ou individu, qui a pu en appeler à vous au cours des derniers mois, vous avez entendu des opinions qui ne sont pas conformes ou qui sont même contraires aux opinions exprimées lors de ces réunions l'an dernier auxquelles assistaient le ministre et les représentants des divers groupements?

M. Anderson: Puis-je avoir un instant?

Monsieur le président, en réponse à M. Goodale, j'ai dû consulter un instant mon collègue, pour m'assurer que notre bureau n'avait reçu aucun renseignement à ce sujet que j'ignore. À la suite de nos entretiens avec des particuliers ou des groupes, nous n'avons pas ressenti qu'ils rejetaient la création d'un tel comité... ce n'est peut-être pas le mot juste. Personne n'a dit que nous ne devrions pas nous en mêler. Peut-être le pensent-ils, mais ils ne l'ont pas dit. Nous avons eu des contacts avec les représentants de toutes les entreprises de silos lors d'échanges de correspondance. Ils n'appuient pas l'idée d'une ACP. Ce n'est qu'une réponse partielle à votre question; ce n'est pas la position que j'adopte ou qu'adopte le comité. Il s'agit du mandat du comité et donc on a communiqué avec nous à ce sujet et ce n'est pas tout le monde qui était d'accord quant à l'idée d'une administration des Chemins de fer des Prairies.

Sauf le rapport de M. Turner du Saskatchewan Wheat Pool dont M. Benjamin a lu des extraits plus tôt, nous n'avons rien entendu des représentants des entreprises de silos voulant que nos agissements avancent la prise de décisions sur les délais qu'ils aimeraient avoir. Dans certains cas, nous n'avons pu recommander de date précise dans le cas de chaque entreprise,

[Text]

dates specifically in accordance with each of the companies, because companies have different priorities and some of these points are competitive points.

On the whole, there has been no correspondence or contact come into the office, in anything that I can recall, that would lead me to think the producers and their companies are antagonistic to the work of PRAC. This does not mean they agree with everything we do necessarily, but as an entity.

Mr. Goodale: I think that distinction might well be important in considering some of the most recent comments from Mr. Turner and the Saskatchewan Wheat Pool in particular, which Mr. Benjamin read into the record.

It seemed to me in those comments that this particular grain firm was perhaps disagreeing in some respects with certain decisions that had been taken, but certainly not disagreeing with the process. That is, they reserve the right to take a different view perhaps than the PRAC might take in relation to certain specific cases, but they certainly, in my reading of those remarks, were not taking exception to the whole process of having a PRAC and having it do the work that your committee has in fact been doing.

Mr. Chairman, there is one other area that I would like to mention, and it flows from some of the testimony last Tuesday with Mr. Justice Hall. Dr. Anderson has mentioned several times today that he and his committee have total access to all of the materials prepared and presented by the Hall Commission; that all of that information is available to him—indeed, is deposited in his office.

It was mentioned last Tuesday in particular reference to the Yorkton area in east central Saskatchewan that the Hall Commission had in fact undertaken an extensive survey of grain collection and cleaning facilities in that area. I believe Mr. Justice Hall mentioned that the particular examination of that part of Saskatchewan had been undertaken by Mr. Harold Horner some years ago, specifically on behalf of and for the purposes of the Hall Commission. That study indicated some conclusions about the development perhaps of an inland terminal in the Yorkton area. I have gone over all the material I have seen published by the Hall Commission, and I have not found therein any reference to a study done by Mr. Horner about that particular issue. Because you gentlemen have no doubt gone through that material with a fine-tooth comb, to your knowledge, is there reference in that material to a study by Mr. Horner of that particular issue? I cannot find it, and if I have overlooked it I would like to have access to it, because that study could be rather useful. I do not recall any reference to it in the documentation produced by the Hall Commission.

Mr. Roperts: I think it would be hard to give a conclusive reply at this time on that. I have personally been through all the material that we have received as given from Mr. Hall, and I cannot recall at this point a specific study like that. However, there may well be.

[Translation]

mais celles-ci ont différentes priorités et certaines gares sont concurrentielles.

Dans l'ensemble, aucune correspondance, aucun contact humain, rien dont j'ai souvenir, ne me porte à croire que les producteurs et les compagnies qui les représentent s'opposent au travail du comité d'action. Cela ne signifie pas pour autant qu'ils sont d'accord avec tout ce que nous faisons, mais dans l'ensemble, ils le sont.

M. Goodale: Je crois que cette distinction pourrait revêtir une grande importance si l'on songe à certaines des remarques récentes de M. Turner et du Saskatchewan Wheat Pool et plus particulièrement ce que nous a lu M. Benjamin.

Il me semble que dans ces remarques, cette entreprise particulière désapprouvait peut-être à certains égards certaines décisions qui ont été prises, mais n'était certainement pas en désaccord quant au processus. C'est-à-dire qu'on se réserve le droit d'adopter une opinion différente que le comité d'action dans certains cas précis, mais dans l'ensemble, en lisant ces remarques, on voit qu'il n'y a aucune opposition à l'idée de l'existence du comité d'action ni au travail qu'il fait.

Monsieur le président, il y un autre domaine que j'aimerais aborder à la suite du témoignage mardi dernier de monsieur le juge Hall. M. Anderson a mentionné plusieurs fois aujourd'hui que lui et ses collègues avaient plein accès aux documents préparés et présentés par la Commission Hall; que toutes ses données sont à sa disposition... et même se trouvent dans son bureau.

Il a été dit mardi dernier, en parlant plus particulièrement de la région de Yorkton dans le centre-est de la Saskatchewan, que la Commission Hall avait en fait entrepris une enquête détaillée des installations de collecte et de nettoyage des céréales dans cette région. Je crois que monsieur le juge Hall a mentionné que l'examen de cette partie de la Saskatchewan avait été entrepris par M. Harold Horner il y a quelques années, plus particulièrement au nom de la Commission Hall. L'étude permet de tirer certaines conclusions sur l'installation éventuelle d'un silo dans la région de Yorkton. J'ai parcouru toute la documentation qui a été publiée à ma connaissance par la Commission Hall et je n'ai rien trouvé au sujet de l'étude effectuée par M. Horner sur ce sujet. Puisque vous avez, messieurs, sans aucun doute passé cette documentation au peigne fin, y a-t-il, à votre connaissance, mention de l'étude effectuée par M. Horner dans la documentation? Je n'arrive pas à trouver quoi que ce soit et si je l'ai manquée, j'aimerais l'avoir, car j'estime que l'étude pourrait être utile. Je ne me souviens d'aucune mention de l'étude dans la documentation publiée par la Commission Hall.

M. Roperts: Je crois qu'il est assez difficile de vous donner une réponse définitive maintenant. J'ai personnellement parcouru toute la documentation que nous avons reçue de M. Hall et je n'arrive pas à me rappeler quoi que ce soit au sujet d'une étude de ce genre. Toutefois, il peut fort bien en être question.

[Texte]

• 1150

Mr. Goodale: You do not recall it at the moment. I suppose it would take a specific search for that specific document.

Mr. Roperts: It may not necessarily be in the form of a study. A lot of the work undertaken for the Hall Commission simply involved working papers; they were not formal sorts of studies. These exist in various files and what not, and that is why I hesitate to give you a conclusive answer. Certainly there has been no formal study, but there may well have been some work conducted by Mr. Horner. He is listed as one of the consultants that they used, so it is possible he might have done some work. However, I cannot at this moment say I am aware of any.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, one final question. During the course of this morning's meeting, we have heard references to the involvement in the committee's work of the three other members, Mr. Gore, Mr. Parker, and Mr. Cooper, who are grain producers in the three Prairie provinces, each representing, in a sense, the province from which he comes. I take it, from what Mr. Roperts and Dr. Anderson have said, that these three gentlemen are fully and continuously involved in the work of the PRAC, and that their input as practising producers and Prairie people is very much an active and priority part of the deliberations the committee makes and the recommendations it puts forward.

The Chairman: Professor Anderson.

Professor Anderson: Mr. Chairman, the answer to that is yes; most emphatically yes. I would like to make one clarification, or perhaps I misunderstood. They are not full time on this committee, as indeed I am not.

The material goes to them sequentially as we get additions. The drafts go out of the dockets, they read them, they come together, and when we meet, which we have done regularly ever since we were formed, they are knowledgeable. They do their home work and they are out in the constituencies. We do not assign them to go to different places; we suggest.

I am satisfied as chairman that I have a committee that is conscientiously at work on this. It is not a dilettante approach, it is not a "Come and I will make a decision on what you produce for me". They are active in the development of the material we consider.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale.

Monsieur Béchar.

M. Béchar: Je veux seulement m'assurer de quelque chose. Quand M. Goodale a posé une question au sujet de la région de Yorkton, est-ce qu'on lui a dit qu'on lui fournirait certainement une réponse sûre à M. Goodale, dans l'intérêt de ce Comité? Ce serait bien important parce que le juge Hall, l'autre jour, nous a bien dit qu'on avait fait une étude assez complète à ce sujet-là et il nous a même parlé d'une réunion du Barreau de la Saskatchewan à Yorkton où on lui aurait demandé d'aller à la télévision pour nier ce qu'on aurait écrit dans une lettre au maire de Yorkton. Il a dit qu'il était allé

[Traduction]

M. Goodale: Vous ne vous en souvenez pas à l'heure actuelle. Je suppose qu'il faudrait un effort spécial pour trouver ce document.

M. Roperts: Il ne prend pas nécessairement la forme d'une étude. Une grande partie des travaux entrepris pour la Commission Hall impliquaient simplement des documents de travail; elles ne constituaient pas des études officielles. Ils se trouvent dans des dossiers divers, voilà pourquoi j'hésite à vous donner une réponse définitive. Il n'y a certainement pas eu d'étude officielle, mais il se peut que M. Horner ait fait du travail à ce sujet. Il figure à la liste des experts-conseils à laquelle on recourait, alors, il est possible qu'il ait fait des travaux pour eux. Toutefois, à l'heure actuelle, il n'y en a pas, à ce que je sache.

M. Goodale: Monsieur le président, une dernière question. Au cours de la réunion ce matin, on a fait allusion à la participation au travail du comité de trois autres membres, M. Gore, M. Parker et M. Cooper, représentant chacun une des trois provinces des Prairies. D'après les propos de MM. Roperts et Anderson, ces trois personnes s'intéressent vivement et régulièrement au travail du CDFP et leur participation à titre de producteurs actifs des Prairies est d'une importance primordiale pour les délibérations du comité et ses recommandations.

Le président: Monsieur Anderson.

M. Anderson: Monsieur le président, la réponse est oui, catégoriquement. Cependant, j'aimerais préciser une chose que j'ai peut-être mal comprise. Ils ne sont pas, comme moi, des membres permanents du comité.

Les documents leur sont envoyés au fur et à mesure que nous recevons des annexes. On leur envoie des projets de documents, ils les lisent, et ils se réunissent, et ainsi, ils sont en mesure de répondre à nos questions lors des réunions que nous tenons assez régulièrement. Ils font leur devoir et ils se rendent dans les circonscriptions. Nous ne les affectons pas à différents endroits; nous leur faisons des propositions.

A titre de président, je suis convaincu que le comité y travaille consciencieusement. Il ne s'agit pas d'une attitude de dilettante; on ne dit pas: «Je prendrai une décision sur ce que vous me donnez». Les membres s'intéressent vivement à l'élaboration du document sur la question à l'étude.

Le président: Merci, monsieur Goodale.

Mr. Béchar.

Mr. Béchar: I just wanted to make sure of something. When Mr. Goodale asked a question on the area of Yorkton, was he told that he would be given an answer certainly in the interest of this Committee? This is very important because the other day Mr. Justice Hall assured us that quite a comprehensive study had been done on this question and he even referred to a Saskatchewan Bar meeting in Yorkton where he was asked to appear on television to deny the contents of a letter sent to the Mayor of Yorkton. He said that he did make some

[Text]

faire des commentaires puisqu'il y avait eu une étude très exhaustive de faite à ce sujet-là.

Alors, j'aimerais savoir si on a dit tout à l'heure qu'on donnerait certainement une réponse à ce sujet-là à M. Goodale.

M. Anderson: Excusez-moi, monsieur, je vais répondre en anglais. We understand that the material we have from the Hall Commission is complete. I have no way of ascertaining whether indeed it is complete. In that material there is no evidence of an "exhaustive study", which would mean, I take it, a formal, bound, identifiable study, not a series of working papers.

I do not say—and I am very careful on this—that it does not exist. I am confident at this point that it does not reside in the offices of the Prairie Rail Action Committee. We will, if the Chairman directs, conduct a search to make sure that we let the Chairman and Mr. Goodale and other members of the Committee know what we have on this subject. To this point I do not know of, and Mr. Roperts has testified that he does not know of, the existence in our records of such a study. Again, very carefully, Mr. Chairman, I do not know what form it is in, I have not seen it, but we will check, and if an answer is requested by the Chair we will see that it is forthcoming.

• (1155)

Mr. Béchard: Thank you very much.

The Chairman: Is it agreeable that if it is possible Professor Anderson might take a look to see if that study is available, if that is not asking too much?

Professor Anderson: I will respond to you, whatever I find.

The Chairman: Thank you. Mr. Benjamin, do you have a question?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, we have a few minutes yet before 12 noon.

On the matter of Mr. Horner's report or survey, whatever it is called, to quote Mr. Justice Hall of last Tuesday in reference to a letter that the Minister wrote to the City of Yorkton, Mr. Hall says, and I quote:

I find it a little difficult to understand why Mr. Lang's assistants, and his officers, did not know that we had this survey made when he made the statement to the city council that none had been made.

I will check the transcript further, I just cannot find it now, but later on in the meeting Tuesday Mr. Justice Hall, in answer to questions from one honourable member, said that everything had been turned over, universities, archives, and I think he included Mr. Horner's survey. However, the main point is we do not know why Mr. Lang or Mr. Goodale did not ask for it before they hired Bryden.

Mr. Goodale: As far as we know, it does not exist.

[Translation]

comments on the matter as the study had been quite an exhaustive one.

So I would like to know whether a definite answer was given to Mr. Goodale earlier.

Professor Anderson: Excuse me, sir, but I will answer in English. Pour autant que nous sachions, les documents que nous avons reçus de la Commission Hall sont complets. Je ne dispose pas des moyens pour m'assurer qu'ils le sont en fait. Dans ces documents, rien n'indique l'existence d'une étude d'ensemble, c'est-à-dire, j'imagine, une étude officielle et bien définie, et non une série de documents de travail.

Je ne déclare pas—et je fais très attention à ce sujet—que l'étude n'existe pas. Je crois fermement à l'heure actuelle qu'elle ne se trouve pas dans les bureaux du comité de développement ferroviaire des Prairies. Si le président le désire, nous chercherons tous les documents qui existent à ce sujet pour apaiser les craintes du président, de M. Goodale et des autres membres du comité. Jusqu'à maintenant, je ne suis pas au courant de l'existence d'une telle étude dans nos dossiers, et M. Roperts a témoigné également dans le même sens. Je ne sais pas quelle est la situation, monsieur le président, mais nous vérifierons, et si le président nous demande une réponse, nous vous la fournirons.

M. Béchard: Merci.

Le président: Sommes-nous d'accord pour que M. Anderson voie s'il est possible d'obtenir cette étude, si ce n'est pas trop demander?

M. Anderson: Je vous donnerai les résultats de mes observations, quelles qu'elles soient.

Le président: Merci. Monsieur Benjamin, avez-vous une question?

M. Benjamin: Monsieur le président, il nous reste quelques minutes avant 12 heures.

En ce qui concerne le rapport ou l'étude de M. Horner, pour citer les paroles du juge Hall au cours de la réunion de mardi passé en ce qui concerne une lettre que le ministre a écrite à la ville de Yorkton:

Je trouve un peu difficile à comprendre la raison pour laquelle les assistants de M. Lang et les fonctionnaires ne savaient pas que nous avions fait cette enquête lorsqu'il a dit au conseil municipal qu'aucune enquête n'avait été faite.

Je devrai vérifier le compte rendu des délibérations, mais un peu plus tard au cours de la réunion de mardi, M. Hall, en réponse à des questions d'un député, a dit que tout avait été fouillé, les universités, les archives, et je crois qu'il a parlé même de l'enquête de M. Horner. Cependant, la question principale est que nous ne savons pas la raison pour laquelle M. Lang ou M. Goodale n'ont pas demandé ce qu'il en était avant d'engager M. Bryden.

M. Goodale: Pour autant que nous sachions, aucune enquête n'a été faite.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Benjamin. I would like to thank, on behalf of the Committee members, Professor Anderson and Mr. Roberts for appearing before us this morning. It has been interesting and knowledgeable, and we thank you.

We will stand Votes 1 and 5.

Votes 1 and 5 allowed to stand.

The Chairman: This committee is adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING

• (1542)

The Chairman: Order, please. We do have a quorum. We will resume consideration of the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1979. I will call Votes 1 and 5 under the Department of Transport.

DEPARTMENT OF TRANSPORT

Departmental Administration Program

Vote 1—Departmental Administration—Operating expenditures—\$57,525,000

Vote 5—Departmental Administration—Capital expenditures—\$17,793,000

The Chairman: Appearing before us this afternoon is the Honourable Otto E. Lang, Minister of Transport. With Mr. Lang is Mr. Sylvain Cloutier, Deputy Minister. The Minister has indicated to me that he does have some opening comments for the members this afternoon.

Mr. Minister.

Hon. Otto E. Lang (Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman. I thought it would be useful to draw a number of matters to the attention of the Committee concerning certain matters that were dealt with by witnesses who were recently before the Committee.

I know that reference was made, for instance, at Tuesday's Committee meeting to the Vancouver Rail Task Force which was a recommendation of the Hall Commission. Justice Hall indicated that, as far as he knew, this recommendation had not been acted upon. I would like to correct the impression that was left with the Committee that there was inaction on this particular recommendation because the opposite is the case.

Nearly two months ago I announced the formation of a special task force to seek ways of streamlining railway car movements through the Vancouver terminal area. As a member of the Vancouver Rail Task Force, Transport Canada will support the task force program by paying 50 per cent of its estimated cost over the next three years. The Department of Labour is also contributing financial assistance.

The task force is composed of representatives of government, railway management and labour. The organizational and administrative responsibility for the task force is being

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Benjamin. J'aimerais, au nom des membres du comité, remercier M. Anderson et M. Roberts d'avoir comparu devant nous ce matin. La séance a été intéressante, et nous vous remercions.

Nous réservons les crédits 1 et 5.

Les crédits 1 et 5 sont réservés.

Le président: La séance est levée jusqu'à nouvel ordre.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: La séance est ouverte. Nous avons le quorum. Nous allons reprendre l'étude du Budget principal pour l'année financière se terminant le 31 mars 1979. Je vais mettre en délibération les crédits 1 et 5 sous la rubrique du ministère des Transports.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Programme de l'administration centrale

Crédit 1^{er}—Administration centrale—Dépenses de fonctionnement—\$57,525,000

Crédit 5—Administration centrale—Dépenses en capital—\$17,793,000

Le président: Cet après-midi comparaît l'honorable Otto E. Lang, ministre des Transports. Il est accompagné du sous-ministre, M. Sylvain Cloutier. Le ministre vient de me faire savoir qu'il présentera quelques remarques préliminaires à l'intention des députés.

Monsieur le ministre.

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): Merci, monsieur le président. J'ai pensé qu'il serait utile d'attirer votre attention sur un certain nombre de problèmes abordés par les témoins qui ont récemment comparu devant le Comité.

Par exemple, je sais qu'à la réunion de mardi il a été question du groupe de travail sur les chemins de fer de Vancouver dont la Commission Hall a recommandé la création. Le juge Hall a indiqué qu'à sa connaissance, cette recommandation n'avait pas été suivie d'effets. On vous laisse entendre que cette recommandation n'avait pas eu de suites et je voudrais dissiper cette impression, car c'est exactement l'inverse.

Il y a près de deux mois, j'ai annoncé la création d'un groupe de travail spécialement chargé de voir comment on pourrait rationaliser le trafic ferroviaire qui transite par Vancouver. En tant que membre du groupe de travail sur les chemins de fer de Vancouver, Transports Canada financera 50 p. 100 des coûts prévus au cours des trois prochaines années. Le ministère du Travail apportera également son concours financier.

Cette équipe de travail regroupe des représentants du gouvernement, de la direction des chemins de fer et des syndicats. Conformément à la recommandation de la Commission Hall,

[Text]

assumed by the Western Transportation Advisory Council just as the Hall Commission recommended. Its goal is to increase the reliability, speed and efficiency of rail car movements through the terminal areas in Vancouver. The task force hopes to achieve reduced rail operating costs per unit of product moved, to increase the volume of the product which can be moved and to improve employment opportunities in the railway industry. The rail task force being set up will be based on the experience in the United States with a similar concept, again as the Hall report recommended.

• 1545

I know that the question of consultation on certain aspects of the Hall report, after its completion, between myself or my officials and members of the Commission was raised at the Tuesday meeting. Mr. Hall specifically mentioned the need for such consultation in regard to the Prairie Rail Authority. In fact, when the Prairie Rail Action Committee was established by me almost a year ago one of its instructions was to further examine the Prairie Rail Authority concept and report to me on it.

Professor Fred Anderson, who was the Chairman of PRAC, has indeed already had discussions with the Commission and I have no doubt that there will be further ones before he and the Commission arrive at their conclusions. Professor Anderson's research officer comes directly from the Hall commission and all the commission files are available to him, and I can assure you he has made extensive use of them.

In addition to my own conversations with Mr. Hall, officials of the grains group have been in contact with the former executive director and the commission who, as you know, has been appointed to the Canadian Transport Commission.

I would like to make a distinction between the lack of understanding which may be caused by insufficient communication or a number of other things and the lack of agreement. The government, of course, is responsible for implementation of the report and for paying cost of implementation and may not completely agree on occasion with recommendations, but that does not imply a lack of understanding.

With respect to the determination of the future of the rail lines referred by the Hall commission in its recommendations to the so-called Prairie Rail Authority, I have a different view than the Commissioner about the views of the grain handling companies and other affected parties.

The Prairie Rail Action Committee was set up because several farm organizations had expressed the view that the continued uncertainty concerning the future of rail lines left undecided by the Hall report was undesirable. The grain handling companies, in particular, felt this way because of the difficulty they were experiencing in making capital decisions in regard to grain handling facilities.

[Translation]

c'est le Conseil consultatif des transports de l'Ouest qui se chargera de l'organisation et de l'administration de ce groupe de travail dont l'objectif est d'améliorer la ponctualité, la rapidité et l'efficacité du trafic ferroviaire qui transite par Vancouver. Le groupe de travail espère réduire les frais d'exploitation pour chaque type de produit transporté, augmenter le volume de ces produits et améliorer les possibilités d'emplois dans le secteur ferroviaire. Ce groupe de travail fonctionnera sur le modèle de ce qui existe aux États-Unis; il s'agit encore une fois d'une recommandation du rapport Hall.

Je sais qu'à la réunion de mardi, on a fait allusion aux consultations qui ont eu lieu entre moi-même ou mes collaborateurs et les membres de la commission, consécutivement au rapport Hall. M. Hall a insisté sur la nécessité de ces consultations dans le cas de l'Administration des chemins de fer des Prairies. En fait, lorsqu'il y a près d'un an, j'ai créé le Comité d'action des chemins de fer des Prairies, je l'ai notamment chargé d'approfondir l'idée même d'une administration des chemins de fer pour les Prairies et de me présenter un rapport à ce propos.

Le professeur Fred Anderson qui présidait le CACFP s'est déjà entretenu avec la Commission. De nouveaux entretiens auront lieu sans aucun doute avant que lui-même et la Commission ne formulent des conclusions. Les documentalistes du professeur Anderson viennent directement de la Commission Hall dont tous les dossiers sont également à sa disposition; et je peux vous assurer qu'il s'en est beaucoup servi.

En dehors de mes entretiens personnels avec M. Hall, des représentants du secteur des céréales se sont mis en rapport avec l'ancien directeur exécutif de la Commission qui, comme vous le savez, a été nommé au sein de la Commission canadienne des transports.

Je voudrais établir une distinction entre l'incompréhension qui, entre autres choses, peut résulter d'une insuffisance des communications, et le désaccord. Le gouvernement est, bien entendu, responsable de la mise en œuvre du rapport dont les coûts sont à sa charge; peut-être n'est-il pas toujours d'accord sur certaines recommandations, mais cela ne veut pas dire qu'il ne les comprend pas.

En ce qui concerne l'avenir des lignes de chemins de fer dont parle la Commission Hall dans les recommandations présentées à ce qu'on appelle l'Administration des chemins de fer des Prairies, mon point de vue s'écarte de celui du président de la commission devant la position des compagnies de manutentions des céréales et celle des autres intéressés.

On a créé le comité d'action des chemins de fer des Prairies parce que, selon plusieurs organisations agricoles, il fallait dissiper l'incertitude qui planait sur l'avenir des lignes de chemins de fer, avenir sur lequel le rapport Hall ne se prononçait pas. C'était en particulier l'opinion des compagnies de manutention des céréales, dans la mesure où elles avaient du mal à prendre des décisions concernant les investissements se rattachant à leurs installations.

[Texte]

It is a very difficult decision to make as to proceeding with up-grading present facilities or building new ones on a line for which it is unknown for how long it will continue in operation. A particular case in point was Spiritwood in Northern Saskatchewan where fire destroyed the elevators.

The handling companies did not want to rebuild those facilities unless they were certain about the future of the service. Plans to replace those facilities followed quickly the announcement to retain the rail line as recommended by the Prairie Rail Action Committee.

The handling companies have expressed their satisfaction on several occasions with the job of PRAC in removing uncertainty, not that they have always agreed with every recommendation that PRAC is making but that is another matter.

There was also reference in the deliberations by Mr. Hall to a survey which he had arranged to be conducted by Harold Horner concerning the Yorkton terminal that the commission recommended be constructed. My officials were not familiar with the study and have not been successful in any efforts to locate it. It was not a part of the Hall report and no effort to turn it up has been successful.

The research director of the Hall commission was contacted and he did indicate that Mr. Hall had arranged for that study personally but that he had never seen it. We are still trying to find a copy, in other words, but we did not know of any such study's existence when we went forward with our own analysis.

We did, of course, need a technical analysis of the matter and that is the study we did, which indicated that the economics of grain assembly and cleaning in the Yorkton area were not very favourable to the construction of a terminal at this time. Of course, we will be watching the economics of that situation in the future.

There was also, I think, a reference by Mr. Hall to the Bryden report having by-passed one of the Hall recommendations about the use of such a facility as a surge capacity but an examination of the consultants' report will in fact show that the elevator was examined in terms of the surge capacity concept; so I think that probably those matters should be brought to the attention of members in connection with that matter.

I suppose I should also add that the further analysis which is going on in regard to the movement of grain, and particularly the handling, loading and moving of grain cars through the Prairies, is an important and necessary step.

• 1550

We have reduced turn-around time on cars to something below 17 days, as compared to an average of 22 or 23 days some years ago. Some of the recommendations and actions that were a part of the Hall Commission Report have no doubt contributed to that, but we cannot leave it at that; we have constantly to examine further possibilities for improving the turn-around time. It really is a management type of job, a

[Traduction]

Faut-il continuer à se servir des installations actuelles ou bien faut-il en construire de nouvelles sur une ligne de chemins de fer dont on ignore pendant combien de temps elle restera en service? C'est une décision très difficile à prendre. Un cas typique est celui de Spiritwood, dans le Nord de la Saskatchewan, où un incendie a détruit les silos.

Les compagnies de manutention ne voulaient pas les reconstruire sans être sûres de l'avenir du service. Le comité d'action des chemins de fer des Prairies a annoncé que la ligne resterait en service et, peu de temps après, des plans ont été établis pour remplacer ces installations.

A plusieurs reprises, les compagnies de manutention se sont déclarées satisfaites de la tâche accomplie par le CACFP, qui a su dissiper les doutes; ce qui ne veut pas dire que ces compagnies aient toujours approuvé les recommandations du CACFP.

M. Hall a également parlé d'une étude qu'il a confiée à Harold Horner; elle concerne le silo de Yorkton dont la Commission a recommandé la construction. Mes collaborateurs ignoraient l'existence de cette étude et c'est en vain qu'ils ont essayé d'en retracer les résultats. Le rapport Hall n'en parlait pas.

On a interrogé le directeur de la documentation attaché à la Commission et il a répondu que M. Hall s'était personnellement occupé de cette étude et que lui-même ne l'avait jamais vue. Nous essayons toujours d'en obtenir une copie, mais l'existence de cette étude nous était inconnue au moment où nous avons effectué notre propre analyse.

Il nous fallait, bien entendu, une analyse technique du problème. D'où l'étude que nous avons effectuée et dont les résultats indiquaient qu'il n'était guère rentable de construire un silo à Yorkton. Naturellement, nous allons suivre de près les conditions économiques dans cette région.

M. Hall a également parlé du rapport Bryden qui aurait court-circuité une de ses recommandations se rattachant à l'utilisation de cette installation en période de pointe; or, il suffit de consulter le rapport des experts-conseils pour constater que cette utilisation du silo a bien été envisagée; voilà donc des mises au point qui s'imposaient.

Je devrais également ajouter que l'analyse qui porte actuellement sur le transport des céréales et, en particulier, sur la manutention, le chargement et la circulation des wagons dans les Prairies constitue une étape importante et nécessaire.

Le temps de rotation des wagons est désormais inférieur à 17 jours, alors que la moyenne s'établissait à 22 ou 23 jours il y a quelques années. Les mesures consécutives aux recommandations de la Commission Hall y sont incontestablement pour quelque chose, mais nous ne pouvons pas en rester là; nous devons constamment chercher un moyen de réduire ce délai de rotation. Il s'agit en fait d'un travail d'organisation; il faut

[Text]

management analysis of the over-all inter-relationship between the railway and the elevators and the terminals and other parts of the system, that is required. That is what we are doing in the way of a technical examination.

That, I think, is all I need to say in opening in that regard, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister, for those opening comments. First on the list we have Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order, firstly, to respond in part perhaps to the comments that were made by the minister. I thank him for the clarification he has made, but I want to point out, Mr. Chairman, that in my opinion it does not remove the impression left by the minister as to the degree of consultation he had directly with Mr. Justice Emmett Hall or his colleagues after the tabling of the report.

The minister, either inadvertently or deliberately, I think, misled the committee when he responded to some questions that were posed to him before this Committee. I refer to the proceedings in Issue No. 30, dated Monday, May 29, at page 30-38. Dr. McIsaac asked the minister a very direct question, and I will quote the question:

Has the Minister met with the Chairman or other members of the Hall Commission since the report was tabled?

He asked other questions as well, but I will omit those because I do not think they are relevant to the point I want to raise.

The answer Mr. Lang gave was as follows:

Mr. Chairman, after the Hall Commission report was in my hands and, indeed, before it was printed in its final form and, therefore, available for distribution, I had the opportunity to meet a number of times with the members of the commission and talked at some length with them about their recommendations and went over them with them.

In the testimony of the Committee a couple of days ago, Mr. Hall was asked a similar, question by the member for Saskatoon-Biggar, Mr. Hnatyshyn, about the extent of consultation he had directly with the minister. I do not have the page because it is in the preliminary transcript 33A-4, but Mr. Hall, in response to that question, stated this:

Specifically, since the report was published, that is, after the position on May 17 in Saskatoon, I have seen Mr. Lang across the room at a Rotary meeting, and these kind of things, sat next to him having lunch one day in the club, we met two weeks ago tomorrow at his invitation in Saskatoon. I think that has been the only consultation since the report was tabled.

I must remind you, Mr. Chairman, that this meeting took place after the passage and the acceptance of the motion to have Mr. Hall appear before this Committee, I believe on May 29.

[Translation]

analyser l'interdépendance des chemins de fer et des silos, ainsi que de tous les autres éléments du système. Voilà en quoi consiste l'étude technique à laquelle nous procédons actuellement.

C'est tout ce que j'avais à dire en guise d'introduction, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. M. Mazankowski est le premier sur la liste.

M. Mazankowski: J'invoque le Règlement, monsieur le président; cela constitue en quelque sorte une réponse aux propos que vient de formuler le ministre. Je le remercie des précisions qu'il a apportées, mais je tiens à signaler qu'il n'a pas réussi à nous convaincre des entretiens qu'il aurait eus directement avec le juge Emmett Hall ou ses collaborateurs après le dépôt du rapport.

Soit par inadvertance, soit délibérément, le ministre a induit le Comité en erreur lorsqu'il a répondu à certaines questions qui lui ont été posées ici. Je m'en rapporte au compte rendu de la séance du lundi 29 mai, à la page 30-38 du fascicule numéro 30. M. McIsaac a posé au ministre une question très directe que je vais citer:

Le ministre a-t-il rencontré le président ou des membres de la Commission Hall depuis que celle-ci a déposé son rapport?

Je passerai sous silence les autres questions qu'il a posées, car cela n'a rien à voir avec mon propos.

Voici la réponse de M. Lang:

Monsieur le président, après avoir reçu le rapport, c'est-à-dire, en réalité, avant qu'il ne soit publié et donc distribué sous sa forme définitive, j'ai rencontré à plusieurs reprises les membres de la Commission Hall et nous avons étudié ensemble les recommandations qu'ils envisageaient de formuler.

Il y a quelques jours, M. Hnatyshyn, député de Saskatoon-Biggar, a posé à M. Hall une question analogue sur ces entretiens qu'il avait eus directement avec le ministre. Je peux uniquement vous donner la référence de la transcription préliminaire; il s'agit de la page 33A-4; quoi qu'il en soit, voici ce qu'a répondu M. Hall:

Depuis la publication du rapport, c'est-à-dire depuis la position adoptée à Saskatoon le 17 mai, j'ai aperçu M. Lang au cours d'une réunion du Rotary; un jour, je me suis trouvé assis à côté de lui au cours d'un déjeuner du club et, sur son invitation, nous nous sommes rencontrés à Saskatoon il y aura quinze jours demain. Voilà je crois, les seules consultations qui ont eu lieu depuis le dépôt du rapport.

Je dois vous rappeler, monsieur le président, que cette rencontre s'est déroulée après l'adoption de la motion qui demandait que M. Hall compare devant ce Comité. C'était, je pense, le 29 mai.

[Texte]

I think there is certainly some degree of inaccuracy at least implicit in the minister's statement, and I would certainly hope he would seize the opportunity to clarify that. I do not intend to split hairs or to get involved in semantics, but I think the impression has clearly been left by the answers the minister has given that there was consultation directly with the author of this report and his colleagues in an official way after the tabling of the report. I would hope the minister might clarify that before we go any further.

Mr. Lang: Mr. Chairman, if the hon. member will check other portions of Mr. Hall's testimony, I think he will see that he makes the very distinction that is made in the clear way Mr. Mazankowski expressed the various timings. Mr. Mazankowski said that Dr. McIsaac's question was about meetings after the report was tabled, and my reply was in terms of after the report was in my hands. Indeed, my recollection is of a number of meetings in that period of time. You will perhaps appreciate that the actual period between a report's being seen by me and the time it is completed in its total printing phase can sometimes be fairly lengthy, and there was a significant period of time in this situation.

• 1555

As I say, if you will look, as I did quickly at certain of Mr. Hall's testimony here the other morning, he referred to the meetings in that period of time as distinct from meetings after the report was published or tabled, which is the simultaneous day.

Mr. Mazankowski: So what you are really saying then it that you did not respond to Dr. McIsaac's question. He explicitly asked you whether you had met with Mr. Hall after the report was tabled and you simply ignored that. You simply chose to ignore that portion of the question.

Mr. Lang: I did not ignore that. In my own words, I specifically indicated that I considered the most relevant date to be the time when I had the report in my hands. That was the point at which I could come to grips with the total report and the analysis by the commissioners and so on. Of course, I think the fundamental point is not how much consultation there was but whether any more consultation would have done any good, and the point I am making is that I do not know that anyone can at this point indicate any failure to understand any aspect of the report.

But there is a fundamental difference on my part with regard to the one major recommendation in the report, and that is the creation of the Prairie Rail Authority as an operating arm of the particular roadbeds left in doubt. If you will recall, within I think 11 days of the publishing of the report, I met with a great cross-section of Prairie organizations, including the pools from the three provinces and other elevator companies, including United Grain Growers. I think the rural municipal associations were present already at the first meeting, and certainly a number of other representative bodies of farmers and agriculture—Unifarm, Manitoba Farm Bureau, Palliser. I am quite sure all of those were there. The list can be made available to you.

[Traduction]

La déclaration du ministre est donc inexacte, du moins implicitement, et j'espère qu'il va profiter de l'occasion pour faire une mise au point. Je n'ai pas l'intention de couper les cheveux en quatre ou de jouer sur le sens des mots, mais si l'on en juge d'après les réponses que nous avons obtenues, il ressort clairement que le ministre a officiellement rencontré l'auteur du rapport et ses collègues après la publication. Avant d'aller plus loin, j'aimerais que le ministre éclaircisse cela.

M. Lang: Monsieur le président, je crois que si l'honorable député se reporte aux autres passages de la déposition de M. Hall, il constatera que ce dernier fait exactement la même distinction que lui. M. Mazankowski a dit que la question de M. McIsaac portait sur les rencontres qui ont eu lieu après le dépôt du rapport, et ma réponse concernait la période à partir de laquelle j'ai eu ce rapport entre les mains. Effectivement, je me souviens que plusieurs rencontres ont eu lieu au cours de cette période. Vous reconnaîtrez sans doute qu'il peut s'écouler beaucoup de temps entre le moment où je prends connaissance d'un rapport et le moment où ce rapport est prêt pour la publication; et c'est précisément le cas ici.

Je répète que quand on vous reporte rapidement à certains passages de la déposition de M. Hall, vous verrez qu'il a fait la distinction entre les rencontres qui ont eu lieu durant cette période et les rencontres consécutives à la publication ou au dépôt du rapport, ce qui se fait le même jour.

M. Mazankowski: Est-ce à dire que vous n'avez pas répondu à la question de M. McIsaac? Il vous a explicitement demandé si vous aviez rencontré M. Hall après le dépôt du rapport, mais vous êtes passé outre à cette partie de la question.

M. Lang: Je n'y suis pas passé outre. J'ai clairement indiqué que la date à laquelle j'ai eu le rapport entre les mains me paraissait être la plus pertinente. C'est à ce moment-là, en effet, que j'ai pu prendre connaissance du rapport dans sa totalité, ainsi que de l'analyse des commissaires. L'essentiel n'est pas de déterminer le nombre de rencontres, mais de se demander si des rencontres supplémentaires auraient servi à quelque chose; or, selon moi, personne ne peut prétendre qu'on se soit mépris sur un aspect ou un autre du rapport.

Mais il existe une divergence d'opinions fondamentale à propos de l'une des recommandations les plus importantes du rapport, à savoir qu'on aurait laissé en suspens la création de l'Administration des chemins de fer des prairies. Vous vous souviendrez que 11 jours après la publication du rapport, j'ai rencontré les principales organisations des Prairies, y compris les pools des trois provinces, ainsi que d'autres compagnies d'exploitation des silos, dont la United Grain Growers. Les associations des municipalités rurales assistaient, je crois, à cette première réunion, ainsi que plusieurs autres organismes du secteur agricole, Unifarm, le Bureau agricole du Manitoba, Palliser. Je suis sûr qu'ils étaient tous là. La liste peut vous être communiquée.

[Text]

We began discussing these matters, and I detected at that time some concern about a period of uncertainty that the Prairie Rail Authority idea might leave, as well as some doubt about whether the idea of a Prairie Rail Authority was a good one as an operating railroad. I subsequently received formal briefs from the three pools, for instance, dealing specifically with this issue and wanting a resolution of questions earlier than contemplated. That is part of the whole process I have been going through. Whereas originally I had asked the Prairie Rail Action Committee to give consideration to the PRA idea, we have been moving forward from that to another concept.

Mr. Mazankowski: Mr. Minister, if you understood the report and the meaning of the report so well, it seems strange that you should now find yourself commissioning another special, immediate investigation into the efficient use of the Prairie grain handling and transportation system. Mr. Hall certainly covered that particular issue quite well and advanced some fairly positive solutions, which I think have not been acted upon. We now have commissioned another study that will undoubtedly cover the same ground that has been covered by Hall. One can only conclude that the minister and the department are not satisfied with the work done by Mr. Justice Hall in this particular case, and so it has seen fit to commission yet another study, which to me is nothing more than a stalling tactic.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I think . . .

Mr. Mazankowski: I want to ask another question, Mr. Chairman.

The Chairman: Order, please. I will just permit the minister to respond and then we will go on with the questioning. Excuse me, Mr. Mazankowski, but we have 50 minutes and seven questioners so if we continue this point of order many of the members on both sides of the table simply will not be able to address any questions to the minister.

Mr. Mazankowski: I had assumed that it was my first question, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Minister.

Mr. Lang: I think it is quite wrong to say that there was enough in the Hall Report to deal with the question of whether or not the techniques . . .

Mr. Mazankowski: It is your word against his.

Mr. Lang: Just to give an example, the Vancouver task force perhaps shows that there need not . . .

Mr. Mazankowski: Lang fiddles while Rome burns.

Mr. Lang: . . . always be full knowledge in Mr. Hall of what we in fact are doing at any given moment.

Let me make it very clear that the kind of technical operation we are setting up now to study whether or not such problems as further hours of work and, therefore, quicker loading at the elevators, quicker and longer hours of unloading at the terminal, perhaps even a different way in which ships arrive or are scheduled; the whole issue of railroading and whether less time need be taken in railway yards. These are

[Translation]

Nous avons commencé à discuter de ces problèmes et, à ce moment-là, j'ai constaté qu'on était inquiet de l'incertitude entourant l'Administration des chemins de fer des Prairies, et qu'on ne savait pas vraiment s'il fallait faire de cette administration une société d'exploitation. Par la suite, j'ai reçu des trois pools, notamment, des mémoires officiels traitant spécifiquement de ce problème et demandant qu'une solution soit apportée plus tôt que prévu. Voilà donc ce qui s'est passé réellement, tandis qu'à l'origine, j'avais demandé au Comité d'action des chemins de fer des Prairies de se pencher sur l'idée de l'ACFP; partis de là, nous avons aboutis à autre chose.

M. Mazankowski: Puisque vous avez si bien compris le rapport, monsieur le ministre, il est curieux que vous ayez engagé vous-même une autre enquête sur l'efficacité du réseau de transport et de manutention des céréales dans les Prairies. M. Hall a certainement couvert cette question en détails, et il a proposé des solutions tout à fait positives qui selon moi, n'ont pas été suivies d'effets. Nous venons donc de lancer une autre étude qui couvrira sans aucun doute le même domaine que celle de M. Hall. Il faut donc en conclure que, dans ce cas précis, le ministre n'est pas satisfait du travail accompli par M. Hall et qu'il a jugé nécessaire de procéder à une autre étude, ce qui me paraît être une tactique propre à ralentir le cours des choses.

M. Lang: Monsieur le président, je crois . . .

M. Mazankowski: Je voudrais poser une autre question, monsieur le président.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Je vais seulement permettre au ministre de répondre; après quoi, nous passerons aux questions. Excusez-moi, monsieur Mazankowski, mais nous devons entendre cette intervention en 50 minutes. Si nous poursuivons ce rappel au Règlement, nous allons empêcher beaucoup de députés, de part et d'autre de la table, d'interroger le ministre.

M. Mazankowski: Je croyais que c'était ma première question, monsieur le président.

Le président: Monsieur le ministre.

M. Lang: Je crois qu'on a tort de dire que le rapport Hall était suffisamment complet pour pouvoir répondre à la question de savoir si les techniques . . .

M. Mazankowski: C'est votre parole contre la sienne.

M. Lang: Le groupe de travail de Vancouver, pour ne citer qu'un exemple, indique sans doute . . .

M. Mazankowski: Lang joue de la lyre pendant que Rome est en flammes.

M. Lang: . . . qu'il ne suffit pas toujours de s'en remettre à M. Hall.

Permettez-moi de vous dire très clairement que l'étude technique à laquelle nous procédons actuellement porte sur des problèmes tels que la prolongation éventuelle des heures de travail et, par conséquent, une accélération du chargement aux silos, une accélération du déchargement en bout de ligne, aussi faudra-t-il éventuellement modifier les dates auxquelles est prévue l'arrivée des bateaux; il y a aussi la question du

[Texte]

issues which have been looked at before, believe me, many times and we have made progress in bringing the turn-around time down from 23 days to, I think, 16 days or less was the latest figure I have seen.

• 1600

We are now going at this once more and I hope, for instance, that such issues as any problems created for the working man, the unions, in the terminal end can be looked at and resolved with imagination.

If you would like a prediction from me as to what should be done regarding . . .

Mr. Mazankowski: We have heard your predictions before.

The Chairman: Order, please.

Mr. Lang: If you want to hear about the future of the grain handling and transportation system I would say that any sensible management audit will have a study like this periodically because you can never give up on the possibility of getting a better turn-around time on the hopper cars. They are expensive and useful equipment and the much faster they turn around the less investment one has to put into it and the more efficient your system is. I do not know at what point I would rest in terms of a lower turn-around time. If you said, "if I got it down to 10 days would I be happy" and that "we need not to study it again", I am not sure I would even rest with that rather low target.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, the fact of the matter is, and the impression is clearly prevalent across the country, that the inaction has caused people to have some second thoughts about the capacity of this Minister to discharge his responsibility and even that great bastion of Liberal support, the *Ottawa Citizen* in today's editorial page writes an article about Lang fiddling while Rome burns.

Anyway I want to get back to the estimates, page 27-10.

Mr. McKenzie: On a point of order.

The Chairman: Order, please. Mr. McKenzie on a point of order.

Mr. McKenzie: Do I understand you to say that . . .

Mr. Mazankowski: This is not coming off my time, is it?

Mr. McKenzie: . . . we will close this meeting in 50 minutes? Are you not making allowances for the Minister coming late? He was 15 minutes late.

Mr. Mazankowski: Right on.

Mr. McKenzie: That is not our fault. We were all sitting down here at 3:30 and earlier, so I think we ought to go to at least 5:15 to make up for the Minister being late.

The Chairman: The time of the Committee to adjourn is 5 p.m. At that time I am in the hands of the Committee. If it is agreeable to all members that we continue, I am in your hands.

Mr. Mazankowski.

[Traduction]

transport ferroviaire et la diminution du temps d'attente. Je puis vous assurer que nous avons étudié ces plaintes à bien des occasions auparavant et nous avons fait des progrès pour ramener le délai de rotation de 23 à 16 jours ou moins, ce sont là les derniers chiffres dont j'ai eu connaissance.

Nous allons déployer de nouveaux efforts, de façon, par exemple, à résoudre les problèmes qui se posent pour les travailleurs et pour les syndicats aux silos portuaires.

Si vous voulez que je vous donne des prévisions sur ce qui devrait être fait à propos . . .

M. Mazankowski: Nous les avons déjà entendues.

Le président: Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. Lang: En ce qui concerne l'avenir du système de manutention et de transport des céréales, je pense qu'il faudra réaliser une étude de ce genre de façon périodique, dans le cadre des efforts de vérification de la gestion, car on ne peut jamais abandonner la possibilité d'améliorer les délais de rotation des wagons-trémies. Ces wagons sont coûteux et utiles et plus les délais de rotation sont rapides, moins il est nécessaire d'investir, et plus le système est efficace. Je ne sais quels pourraient être les délais minimums. Vous dites que des délais de 10 jours vous satisferaient et qu'ils ne serait en sorte plus nécessaire de faire des efforts. Pour ma part, je ne pense pas que je me contenterais d'un tel chiffre.

M. Mazankowski: Monsieur le président, du fait de cette inaction, les Canadiens se demandent en quelque sorte si le ministre est vraiment en mesure d'assumer les responsabilités qui lui ont été conférées, et même le *Citizen* d'Ottawa, ce bastion libéral, publie un éditorial dont le titre dit que Lang joue de la lyre pendant que Rome brûle.

Quoi qu'il en soit, j'aimerais en revenir à la page 27-11 du budget.

M. McKenzie: Permettez-moi d'invoquer le Règlement.

Le président: Un peu de silence s'il vous plaît. M. McKenzie veut invoquer le Règlement.

M. McKenzie: Avez-vous bien dit que . . .

M. Mazankowski: J'espère que cette intervention ne sera pas décomptée de mon temps de parole.

M. McKenzie: . . . vous lèveriez la séance d'ici 50 minutes? Ne tenez-vous donc pas compte du fait que le ministre est arrivé en retard? Il avait 15 minutes de retard.

M. Mazankowski: Tout à fait exact.

M. McKenzie: Ce n'est pas là notre faute. Nous étions tous ici à 15 h 30, et même avant, et, par conséquent, je pense que la séance devrait se poursuivre jusqu'à 17 h 15 au moins, afin de tenir compte du fait que le ministre est arrivé en retard.

Le président: Le Comité est censé cesser ses travaux à 17 heures. Quand nous en serons là, je m'en remettrai à vous. Si vous désirez continuer la séance, je n'aurai pas d'objection à faire.

Monsieur Mazankowski, vous avez la parole.

[Text]

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I would like the Minister to explain the reason for the dramatic increase in the object of expenditure that comes under transportation and communications which is found on page 27-10 of the estimates. The 1978-79 estimate is \$4.6 million and when you compare that estimate to the main in the previous year, and I am comparing main to main, that constitutes an increase of 146.9 per cent or in round figures 147 per cent. If you take it back to 1975-76, one will note that this particular object of expenditure has increased by over 400 per cent. Just to familiarize the Committee members with what objects are included under transportation and communication, I will read the description at page 1-62 of the estimate:

Transportation and Communications

Includes travelling and transportation expenses . . . It also includes transportation of persons by contract and chartered facilities or by other means (automobile mileage, aeroplane fares, local transportation . . . travelling expenses . . . Includes ordinary postage, air mail, registered mail, special delivery mail, post office box rentals . . . Also includes the cost of transportation of goods other than initial delivery cost on a purchase . . . Includes all costs of communication services by telephone, telegram, cable, teletype, radio and wireless communication . . .

Mr. Chairman, when we are living in an age of restraint, we have seen this Minister increase that particular object of expenditure from the main estimates of 1977-78 to 1978-79 by 146 per cent. We have noticed an increase, since he has assumed the portfolio of Minister of Transport, in excess of 400 per cent and I would like the Minister to give us an explanation as to why that dramatic increase should take place in his department under a period of restraint?

Mr. Lang: Mr. Chairman, I am told that the particular item in the estimates shows an increase mainly because of the beginning of the move of the training institute from Ottawa to Cornwall.

• 1605

Mr. Mazankowski: That comes under another section and I will get to it a little later.

Mr. Lang: I am talking about the actual transfer; I am not talking about the institute as such. You will appreciate that the training institute has been under construction in Cornwall, and as that completes, the physical facilities have to be transported to Cornwall. I do not know whether we have the exact figure related to that, but that is the bulk of the change.

Mr. Mazankowski: Still, there has been a rather dramatic increase from 1975-76, which came in about a million dollars on the basis of the . . . It has doubled during the period 1975-76 to 1977-78, which excludes that particular area.

It seems to me that when we are talking about increases in government expenditure on the basis of 10 or 11 per cent, that is considerably more than that particular guideline. That may explain part of the reason for the increase in the last year, but

[Translation]

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'aimerais que le ministre nous explique l'augmentation considérable du poste «Transports et communications» de la page 27-11 du budget. Les prévisions pour 1978-1979 s'élèvent à 4.6 millions de dollars et, si vous comparez cela à ce qui était prévu dans le budget de l'année dernière, vous constaterez qu'il y a eu une augmentation de 146.9 p. 100, 147 p. 100 pour vous donner un chiffre rond. Compte tenu des prévisions qui avaient été établies au titre de l'exercice 1975-1976, vous pourrez remarquer que les prévisions concernant ce poste du budget ont augmenté de plus de 400 p. 100. Pour mieux familiariser les membres du Comité avec ce que recouvre cette rubrique intitulée «Transports et communications», permettez-moi de vous lire la description qui figure à la page 1-63 du budget:

Transports et communications

Frais de voyage et de transport d'employés du gouvernement . . . y figurent aussi le transport de personnes par contrat, nolisement ou autres moyens (parcours en automobile, billets d'avion, transport local, etc.), y compris les frais de voyage . . . Affranchissement ordinaire, courrier aérien, recommandé, exprès, ainsi que location de cases postales . . . Coût du transport de marchandises, autres que le coût initial de livraison, à l'égard d'un achat . . . Tous les frais des services de communication par téléphone, télégraphie, câble, télétype, radio et T.S.F.

Monsieur le président, nous sommes en période d'austérité et ce poste du budget a augmenté de 146 p. 100 entre 1977-1978 et 1978-1979. Depuis que le ministre s'est vu confier la portefeuille des Transports, l'augmentation a dépassé 400 p. 100; j'aimerais donc qu'il nous explique le pourquoi d'une telle augmentation en période d'austérité.

M. Lang: Monsieur le président, on m'indique que l'augmentation est due avant tout au fait que l'on a commencé à transférer l'institut de formation d'Ottawa à Cornwall.

M. Mazankowski: Cela relève d'une autre rubrique et j'y viendrai plus tard.

M. Lang: Je parle du transfert; je ne parle pas de l'institut en tant que tel. On est en train de construire un nouvel institut de formation à Cornwall et, une fois que les travaux seront terminés, il faudra transporter les équipements à Cornwall. Je ne sais pas si nous avons les chiffres exacts à ce propos, mais cela explique le gros de la modification.

M. Mazankowski: Quoi qu'il en soit, l'augmentation depuis 1975-1976 a été considérable, 1 million de dollars environ sur la base de . . . Les chiffres ont doublé entre 1975-1976 et 1977-1978, ce qui exclut ce point particulier.

On parle d'un taux de 10 ou de 11 p. 100 en ce qui concerne l'augmentation des dépenses gouvernementales, mais, dans le cas qui nous intéresse, nous sommes bien loin de ce chiffre. Ce que vous nous avez dit explique peut-être en partie l'augmenta-

[*Texte*]

there has been quite a dramatic increase generally over that three-year period.

Mr. Lang: I do not know whether you have that figure in front of you, but it was \$1.8 million in 1976-77.

Mr. Mazankowski: Not your estimates. Maybe that was forecasted expenditure, but mains to mains.

Mr. Lang: The actual expenditure.

Mr. Mazankowski: I am talking about mains to mains, and there is quite a difference.

Mr. Lang: I am not sure that is necessarily an accurate comparison, because a given main may include matters that were a supplementary in a previous one, and obviously after that become a part of the over-all base of expenditure.

Mr. Mazankowski: We do not have forecasted expenditure for this particular year, so we must deal with mains.

The Chairman: Order please, Mr. Mazankowski. You have had ample time.

Mr. Mazankowski: I have not had an ample answer yet.

The Chairman: Mr. McRae.

Mr. McRae: I have two areas that I would like to get into. One has to do with rail movement of the grain to Thunder Bay, and the other, of course, has to do with air safety.

In terms of rail movement of grain, I would not presume at all to understand the situation in Vancouver, but it seemed to me that one of the reasons the turn-around time could be shortened, or one of the reasons there is a shortage of cars, probably is because of congestion in Vancouver. I do not think there is any such congestion or any such hold-ups in Thunder Bay. As a matter of fact, it is my understanding, as I indicated at a previous meeting, that we are perhaps moving at 50 or 60 per cent of capacity. I wonder if there would be any way of rerouting, over a period of time, some ships that could go alternately to one particular point or another particular point, thus increasing the movement in Thunder Bay and perhaps removing some of that congestion. I think we have a great deal more capacity than is at present being used.

I wonder if you would comment on that possibility.

Mr. Lang: The Wheat Board is alert to that possibility, and I think they would consider it somewhat optional if 100 million bushels of an export year of, say, 700 or 800 million bushels moved out of Vancouver or out of Thunder Bay. They therefore make a judgment on that, taking capacity into account. Of course, wherever there is a financial advantage because of the destination of the grain, they attempt to place it through the port that gives the maximum financial advantage.

Mr. McRae: Is there any indication that more of this could be done at this particular point, given the respective problems at both ends?

[*Traduction*]

tion par rapport à l'année dernière, mais elle n'explique pas l'augmentation considérable que nous avons pu constater au cours de cette période de trois ans.

M. Lang: Je ne sais pas si vous avez les chiffres devant vous, mais en 1976-1977, il s'agissait de 1.8 million de dollars.

M. Mazankowski: Ce n'était pas le budget. Peut-être s'agissait-il des prévisions de dépenses, mais pas du budget.

M. Lang: Il s'agit des dépenses réelles.

M. Mazankowski: Je fais une comparaison entre les différents budgets, ce qui est bien différent.

M. Lang: Je ne sais pas si cela constitue un moyen précis de comparaison, parce qu'un budget particulier peut contenir des postes qui faisaient l'objet d'un budget supplémentaire précédent, qui se retrouve ensuite rattaché aux dépenses globales.

M. Mazankowski: Nous n'avions pas de prévisions des dépenses pour l'année à laquelle je fais allusion; donc, nous devons nous en remettre au budget.

Le président: Un peu de silence, s'il vous plaît. Monsieur Mazankowski, vous avez eu amplement le temps de poser des questions au ministre.

M. Mazankowski: Mais je n'ai pas encore eu amplement le temps d'obtenir des réponses.

Le président: Monsieur McRae.

M. McRae: J'aimerais poser quelques questions à propos de deux domaines précis. D'une part, je parlerai du transport des céréales jusqu'à Thunder Bay par chemin de fer et, bien sûr, je parlerai ensuite de la sécurité aérienne.

En ce qui concerne le transport des céréales par chemin de fer, je ne prétends certes pas comprendre parfaitement la situation à Vancouver, mais il semble que ce sont probablement les bouchons qui existent à Vancouver qui empêchent de réduire les délais de rotation, ou qui expliquent en partie la pénurie de wagons. Je ne pense pas qu'il y ait de tels bouchons ou de telles retenues à Thunder Bay. D'ailleurs, comme je l'ai déjà signalé lors d'une précédente séance, je crois savoir que nous fonctionnons à 50-60 p. 100 de la capacité, à Thunder Bay. Je me demande s'il n'y aurait pas un moyen de diriger alternativement les navires vers un point ou vers un autre, ce qui permettrait d'accroître les mouvements à Thunder Bay, et peut-être de supprimer certains de ces bouchons. Je pense que nous sommes loin de travailler à pleine capacité.

J'aimerais que vous fassiez quelques commentaires à propos de cette possibilité.

M. Lang: La Commission du blé en est consciente, et je pense qu'elle la considérerait comme une option si, disons, le huitième des exportations pouvait être fait à partir de Vancouver ou de Thunder Bay. Elle tient compte des capacités existantes. Bien sûr, on tient compte de la destination finale des céréales et on s'efforce de les expédier par le port présentant le plus d'avantages du point de vue financier.

M. McRae: Y a-t-il des signes indiquant qu'il serait possible de déployer des efforts dans le sens que j'ai mentionné, compte tenu des problèmes qui se posent de part et d'autre?

[Text]

Mr. Lang: In fact, the pressure is going to be for the movement of even more grain out of the West Coast—not at the expense of Thunder Bay, because we foresee those totals staying fairly steady, but out of increased production. That is because in recent years the Pacific Rim markets have been the more rapidly growing markets.

• 1610

Mr. McRae: I realize that. Certainly you know this, but just to acquaint the Committee, one of the difficulties in Thunder Bay has been that we have not been able to do the kind of dredging we need to do partly because there is a large amount of mercury in the dredged-up material and the water quality people have said we cannot dump it in the lake. So there has been a massive construction program. In the end, it will cost about \$12 million or \$15 million to build a wall so that the sludge can be landed and to ensure it will not seep into the lake.

In the interim period, and I think we are moving reasonably rapidly on this, there are some real difficulties in Thunder Bay in terms of the dredging not being done sufficiently, with ships having to go from elevator to elevator to top up. This is made more difficult, I think, by reason of the fact that we are not working closer to capacity in Thunder Bay; the elevators are not already topped up that well. What might be three or four elevators a ship might have to go to now, it can go to six or seven. So I think it would be much more efficient if we could move more grain into Thunder Bay more rapidly.

About the other question, Mr. Minister, I had, as you know, been a fairly strong supporter of the notion of a national air safety board or committee, something along this line, and I asked you a question in the House a month or two ago about this matter. You had indicated that you were more interested in the after-crash kind of tribunal that would investigate all crashes and would be independent.

I think perhaps that is among the few times in my life that I have ever asked a question where I have been convinced that I was wrong in my question. The answer you gave me was if we did in fact have an air transport safety board, there could be a conflict of interest as between its findings for safety and its findings in a crash. I think there is a good deal to be said for that answer. I must say it certainly changed my thinking a good deal on it. Where do we stand on the setting up of this board on this particular point. What is the position at this stage?

Mr. Lang: Well, the discussion paper which we put out elicited a certain amount of response particularly in relation to making sure that the coroner's functions might not be interfered with and the like, and we are taking a look at that aspect and also the whole aspect of how we make sure that all legitimate evidence is available to whatever tribunal may require it consistent with the investigative techniques that are needed for the accident commission itself. We are looking at those issues now and we will be drafting the legislation in its final form on the basis of our consideration of those issues. I would anticipate that we should be able to be ready with

[Translation]

M. Lang: En fait, on va insister pour que l'on accroisse les expéditions de céréales à partir de la côte ouest; cela ne sera pas aux dépens de Thunder Bay, vu que cela ne sera le fait que de l'augmentation de la production. D'autre part, ces dernières années, ce sont les marchés qui se trouvent en bordure du Pacifique qui ont augmenté le plus rapidement.

M. McRae: Certes, j'en suis conscient. A l'intention des membres du Comité, parce que vous connaissez certainement le problème, j'aimerais signaler qu'on n'a pu réaliser les travaux de dragage nécessaires à Thunder Bay, notamment parce que les produits de dragage contiennent beaucoup de mercure et que les spécialistes de la qualité des eaux nous ont signalé qu'il serait préférable de ne pas rejeter ces produits dans le lac. De ce fait, un important programme de construction a été lancé, qui coûtera de 12 à 15 millions de dollars. Il s'agira de construire une digue qui retiendra les produits de dragage et les empêchera de se déverser dans le lac.

Les travaux se déroulent assez rapidement, mais, dans l'intervalle, des problèmes graves vont se poser à Thunder Bay du fait que le dragage n'est pas suffisant et que les navires doivent aller d'un silo à l'autre pour pouvoir être chargés à plein. La situation est d'autant plus difficile que nous ne travaillons pas à pleine capacité à Thunder Bay, et les silos ne sont pas suffisamment remplis. Un navire ne peut être rempli avec le contenu de trois ou quatre, mais de six ou sept silos. Je pense donc qu'il serait bon d'accélérer le mouvement des céréales vers Thunder Bay.

Monsieur le ministre, en ce qui concerne l'autre point sur lequel je voulais intervenir, comme vous le savez, j'appuie très fortement le principe d'un comité ou d'un conseil national sur la sécurité aérienne. D'ailleurs, il y a un mois ou deux, je vous ai posé une question à la Chambre à ce propos. Vous m'avez indiqué que vous étiez plutôt partisan d'un tribunal indépendant enquêtant sur les accidents.

Je pense que c'est peut-être l'une des rares fois de ma vie où j'ai posé une question et où on m'a convaincu que j'avais tort. Vous m'avez dit qu'en créant une commission chargée de la sécurité dans le domaine des transports aériens, on pouvait créer des conflits d'intérêts entre les études sur les questions de la sécurité et les enquêtes sur les accidents. Je pense qu'il y a beaucoup à dire à ce propos, et cette réponse a considérablement changé mon opinion. J'aimerais savoir où nous en sommes en ce qui concerne la création de ladite commission.

M. Lang: Dans le document de discussion que nous avons publié, nous avons cherché à préciser que l'on ne devrait pas entraver les efforts du coroner, et nous étudions d'autre part la façon dont on peut fournir toutes les preuves disponibles à la commission chargée de l'enquête. Nous sommes en train d'étudier ces questions, et c'est en fonction des résultats que nous rédigerons le projet de loi. Je pense que nous devrions être en mesure de le présenter au début de la prochaine session. Il ne sera bien sûr pas question de l'étudier au cours de la présente session.

[Texte]

legislation really early enough in a new session. Obviously it would not be a matter for further consideration this session.

Mr. McRae: This is an area that bothers me and I am not quite sure how one would handle it. The thing that bothers me about after-the-crash sort of thing is that the board would not function until there was a major accident or something along this line. It seems to me that there may also be very major near-accidents that should be looked at. I am told there is always a danger that between one area of air traffic control and another there are times when, during coffee breaks or something, that some kind of situation might develop or might not develop, and it seems to me that at least where you have sort of near misses there should be an indication that some special situation should occur where we can look at those.

Mr. Lang: Well, I think that may be a worthwhile suggestion. As the discussion paper indicated, there is the possibility of referring certain things to the commission even if they do not come within the category of automatic jurisdiction of the commission and where there has been an incident, it may very well be desirable to have the independent look at it. When there is no incident I think it is relatively safe to have our own safety operations and people looking at it, because there is no suggestion then of trying to avoid or escape blame, since they are just trying to improve their own system.

Mr. McRae: So you would leave that open so that it can be expanded where necessary.

Mr. Lang: Yes.

The Chairman: Thank you, Mr. McRae. Mr. Crosbie.

Mr. Crosbie: I do not want to engage in any polemics with the Minister, just to ask some questions and to ascertain some facts. If he answers me in that spirit then I will not engage in any polemics with him, and we will save a lot of time.

First, I believe he received this Sullivan report from Newfoundland about 10 days or two weeks ago. Could he tell us when it might be made public. It is an interim report but one of the commissioners is very ill. Is the Minister going to make that public, and when does he expect that he can do that?

Mr. Lang: I did receive the report. It of course is sort of in the initial form from and the printing process is therefore ahead of us. We have been discussing with Dr. Sullivan the possible date when it might be completed and ready to be public, because I would hope that Dr. Sullivan would be able to comment upon it at that point in time. So his own schedule is important in that regard. I would think it would take us a little over a month more to have it ready.

Mr. Crosbie: It has to be translated into French also before it is published. Is that the rule?

Mr. Lang: That is our ordinary procedure, yes.

Mr. Crosbie: I have another question, Mr. Chairman. The last time I was here with the Minister we were discussing the

[Traduction]

M. McRae: Monsieur le président, il s'agit d'un domaine qui me préoccupe, et je ne suis pas certain des méthodes qu'on pourrait utiliser pour résoudre les problèmes qui se posent. Je suppose que la commission ne procéderait à des enquêtes qu'en cas d'accidents graves. A mon avis, il importerait d'étudier les situations dans lesquelles on a évité des accidents graves de peu. Je pense par exemple à ce qui peut se passer dans les espaces situés entre les zones surveillées par deux tours de contrôle où certaines situations particulières peuvent se présenter ou bien ne pas se présenter, où on peut éviter des accidents de peu, et je pense donc qu'il s'agit là d'un domaine sur lequel il conviendrait de se pencher.

M. Lang: Voilà, je pense, une proposition fort intéressante. Comme il est indiqué dans le document de discussion, il est possible de saisir la commission de certaines questions, même si celles-ci ne relèvent pas directement de sa compétence et, en cas d'incidents de ce genre, peut-être serait-il souhaitable que cette commission indépendante fasse une enquête. Je pense qu'il est bon de se pencher sur ces problèmes, même quand il n'y a pas eu d'incidents, parce que personne ne pourra alors accuser qui que ce soit de chercher à échapper aux accusations, du fait que l'on s'efforcera d'améliorer le système.

M. McRae: On gardera donc toujours la possibilité de déployer certains efforts, si nécessaire.

M. Lang: Oui.

Le président: Merci, monsieur McRae. Monsieur Crosbie, vous avez la parole.

M. Crosbie: Je n'ai pas l'intention d'ouvrir une polémique avec le ministre, je voudrais simplement poser quelques questions et vérifier certains faits. S'il me répond dans cet esprit, il ne me sera pas nécessaire d'engager un débat avec lui, ce qui nous permettra d'épargner beaucoup de temps.

Je suppose tout d'abord que le ministre a reçu le rapport Sullivan sur Terre-Neuve, il y a dix jours ou deux semaines environ. Pourrait-il nous dire quand ce rapport sera rendu public? Il s'agit d'un rapport provisoire, mais l'un des commissaires est actuellement gravement malade. J'aimerais que le ministre nous dise quand le rapport sera rendu public.

M. Lang: Oui, j'ai effectivement reçu le rapport en question. Bien sûr, ce rapport se trouve dans une forme initiale et nous n'en sommes pas encore au stade de l'impression. Nous avons discuté avec M. Sullivan de la date à laquelle le rapport pourrait être présenté sous sa forme définitive, et donc, prêt à être publié; en effet, j'espère que M. Sullivan pourra être disponible pour faire quelques commentaires à cette époque. Son propre emploi du temps a une certaine importance à ce propos. Je pense qu'il faudra attendre un peu plus d'un mois avant que le rapport ne soit prêt.

M. Crosbie: Faut-il qu'il soit traduit en français avant d'être publié? Est-ce la règle?

M. Lang: Oui, telle est la procédure que nous suivons d'habitude.

M. Crosbie: Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question. Lors de la dernière séance du Comité à laquelle

[Text]

loss of the *MV Carson* and cargo claims against CN by people, particularly in Labrador, businessmen in Labrador who had not themselves insured cargo, and the question was whether CN were going to pay them. Now since then I think it has become pretty clear that CN will not pay them because most of them have started legal actions in the Supreme Court of Newfoundland.

Has the Minister looked into that, can he tell us whether this has to go through litigation, or what kind of response did he get from CN on these claims?

Mr. Lang: Well, it is a matter which involves the legal position between the parties and I do not think I have a role to play in that.

Mr. Crosbie: In other words, you are not urging the CN to take one position or the other. The reason I ask is that I know at CN Marine their losses are all met by the Canadian government. As you know, CN Marine is certainly not a profit-making organization. So if CN paid these claims the government would indirectly have to pay them, because they would pay CN. So my point is that if the Minister said to them, "Look, we have a report that finds CN at fault and, therefore, without going through the courts and so on, I want you to settle these claims," of course CN would have no choice, would they? Does the Minister see that he might well have some position there, particularly in view of the large losses suffered by a lot of small businesses on the Labrador coast?

Mr. Lang: Well, it is our general position that management matters and operations should be handled as effectively as possible by the management of CN and, in this case, CN Marine. While we set broad standards and in general have a responsibility in regard to some of the basic issues in respect of the service, we do not try to interfere but expect them to carry out their responsibilities in the most responsible manner.

Mr. Crosbie: Well, I do not know whether CN does this or not, but I wonder if the Minister could give them a directive to do it. They should make it very clear to anyone who ships cargo on their service, and perhaps they do, but if they do not, that they are shipping at their own risk, because a lot of ordinary small people do not understand that. They think that for some reason the vessel owner has them covered. They should make it very clear to everyone who ships cargo with them that it is up to them to get their own cargo coverage, unless they want to risk being able to prove CN negligent. I wonder if the Minister might check into that.

Mr. Lang: Yes, I will. I will convey that suggestion.

Mr. Crosbie: Another point is that the Atlantic Pilotage Authority are coming back. They tried to get an increase last year and they are now looking for increases for 1979-80 for 28 East Coast ports, which will increase some charges, according to the information that I have here, by 100 per cent. They say

[Translation]

j'ai assisté, nous avons parlé avec le ministre de la perte du *MV Carson* et des plaintes faites à l'encontre du CN à propos de la cargaison, notamment au Labrador. Il s'agissait d'hommes d'affaires du Labrador qui n'avaient pas assuré leur cargaison, et il s'agissait de savoir si le CN allait les rembourser. La plupart de ces hommes d'affaires ont intenté des poursuites devant la Cour suprême de Terre-Neuve, et il apparaîtrait clairement que le CN ne va pas les rembourser.

J'aimerais savoir si le ministre a étudié cette question, qu'il nous dise s'il est nécessaire d'intenter des poursuites en justice et qu'il nous signale quelles ont été les réactions des représentants du CN à propos de ces plaintes.

Mr. Lang: Il s'agit là d'un problème juridique intéressant les deux parties, et je ne pense pas avoir de rôle à jouer à ce propos.

Mr. Crosbie: Autrement dit, vous ne demandez pas au CN de prendre une position particulière ou une autre. Si je pose cette question, c'est que je sais que le gouvernement canadien éponge toutes les pertes de CN Marine. Comme vous le savez, les activités de CN Marine sont loin d'être rentables. Ainsi, si le CN versait des dommages et intérêts, c'est le gouvernement qui les verserait, en fait, indirectement, du fait qu'il rembourserait le CN. Si le ministre indiquait que le CN est responsable et qu'il n'est pas nécessaire de passer devant les tribunaux, le CN n'aurait pas le choix, n'est-ce pas? Le ministre n'estime-t-il pas qu'il devrait prendre position, compte tenu des pertes importantes qu'ont connues beaucoup de chefs de petites entreprises de la côte du Labrador?

Mr. Lang: Nous estimons que ce sont les services administratifs du CN et, dans le cas qui vous intéresse, de CN Marine, qui devraient s'occuper des questions concernant la gestion et les activités auxquelles il se livre. Certes, nous établissons les normes et nous avons une responsabilité à assumer en ce qui concerne certaines des questions fondamentales relatives au service, mais nous voulons cependant éviter toute ingérence injustifiée et nous attendons du CN qu'il assume ses responsabilités de la meilleure manière possible.

Mr. Crosbie: Je ne sais pas si c'est ce que fait le CN, mais j'aimerais que le ministre l'y invite. Au cas où il ne le ferait pas, le CN devrait indiquer très clairement à ceux qui s'adressent à lui pour expédier des marchandises que ces expéditions sont faites à leurs propres risques; en effet, beaucoup de chefs de petites entreprises ne sont pas conscients de ce fait. Ils pensent être couverts par le propriétaire du navire. Le CN devrait indiquer très clairement à ceux qui expédient des marchandises par le biais de ses services qu'ils doivent assurer leurs marchandises, à moins qu'ils pensent être en mesure de prouver la négligence du CN en cas d'accident. J'aimerais que le ministre se penche sur cette question.

Mr. Lang: Oui, je n'y manquerai pas. Je communiquerai votre proposition aux intéressés.

Mr. Crosbie: J'aimerais poser maintenant une question à propos de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Cet organisme s'est efforcé d'obtenir une augmentation l'année dernière, et il s'efforce maintenant d'obtenir des augmentations au titre de l'exercice 1978-1979 pour 28 ports de la côte

[Texte]

that they have to put their services on a financially self-sustaining basis by the end of the 1980 fiscal year, that the subsidy of \$1.3 million is necessary this year from the federal government, and that they have got to break even. The greatest increases are going to occur at the smallest ports because there are fewer users, and these smaller ports would be St. John's and ports like that. The case is given in this article of Corner Brook, where the pilotage charge on an average ship will go from \$460 to \$778.

• (1620)

These are ridiculous increases. The whole issue was fought out last year with hearings before the Canadian Transport Commission, I think it was, or some body like that. The increases they applied for last year were cut back. In St. John's, for example, they were cut back severely for smaller vessels like fishing trawlers that use the port.

Can the minister take some action to put a stop to this application by the Atlantic Pilotage Authority? Surely user charges alone are not feasible; otherwise, we are going to discourage the use of these ports altogether. What is the minister's position on that?

Mr. Lang: I believe the matter is once again before the CTC, which has some power to examine the proposed rates. There are a number of interventions as well. I think I should simply say that the course of action should follow its ordinary course.

Mr. Crosbie: Mr. Minister, the sheer frustration of this! The whole issue was fought out last year and exactly the same issue is going to be fought out again this year before the CTC. All the facts and so on will be the same, the issues will be the same. If you tell the Atlantic Pilotage Authority that they are not going to get any moneys from the public treasury, eventually, of course, they have to impose user charges sufficient to meet their expenses. Therefore, if they do not get all they want this year, they will increase them again next year. There will be another hearing next year.

Surely this requires a government decision, or perhaps you are saying the decision is that it is going to be user pay and it does not matter, these rates must go up. Is that in effect your position?

Mr. Lang: I believe our estimates this year include a \$600,000 amount for Atlantic pilotage. However, it has been our position that under existing legislation we have very little real control over a good deal of what goes on in the pilotage area, and therefore we have to exercise a certain amount of rigorous financial control.

Mr. Crosbie: I would like to recommend to the minister that he have this looked into. If you do not control their rates, if

[Traduction]

est. D'après les renseignements que j'ai obtenus, les droits prélevés dans ces ports vont augmenter de 100 p. 100. Les responsables de l'administration ont indiqué que, d'ici la fin de l'exercice financier 1980, leurs services financiers allaient devoir être autonomes, que la subvention de 1.3 million de dollars du gouvernement fédéral est nécessaire pour la présente année et que les services doivent atteindre le seuil de rentabilité. C'est dans les plus petits ports que les augmentations vont être les plus importantes, étant donné que c'est là que les utilisateurs sont les moins nombreux; ces plus petits ports, ce sont Saint-Jean, et des ports du genre. On parle par exemple de Corner Brook, où les frais de pilotage d'un navire de tonnage moyen vont passer de \$460 à \$778.

Ces augmentations sont ridicules. Cette question a été débattue l'année dernière dans le cadre des audiences de la Commission canadienne des transports, ou d'un autre organisme. Les augmentations prévues l'année dernière ont été réduites. A Saint-Jean, par exemple, les réductions ont été importantes pour les navires de faible tonnage, comme les chalutiers.

Le ministre peut-il prendre des mesures pour empêcher que l'on donne suite à cette demande de l'Administration de pilotage de l'Atlantique? Il n'est certainement pas possible d'appliquer le principe du paiement par l'utilisateur, sinon plus personne ne va vouloir utiliser ces ports. J'aimerais savoir quelle est la position du ministre à ce propos.

M. Lang: Je crois savoir que la CCT est saisie de cette question, en ce sens qu'elle est habilitée à examiner les augmentations de tarifs proposées. Tout ce que je puis dire, c'est que les procédures devraient suivre leur cours normal.

M. Crosbie: Monsieur le ministre, il est vraiment dommage qu'il en soit ainsi. On a débattu de cette question l'année dernière et l'on va recommencer cette année devant la CCT. Les faits vont être les mêmes, les problèmes vont être les mêmes. Si l'on dit à l'Administration de pilotage de l'Atlantique qu'elle n'obtiendra pas de fonds supplémentaires de la part du Trésor, elle sera bien sûr obligée d'accroître ses tarifs pour faire face à ses dépenses. Par conséquent, si elle n'obtient pas ce qu'elle veut au cours de la présente année, elle va à nouveau augmenter ses tarifs l'année prochaine. Il y aura d'autres audiences l'année prochaine.

Il est nécessaire que le gouvernement prenne une décision, ou peut-être a-t-on décidé d'appliquer le principe du paiement par l'utilisateur et que, de toute façon, les tarifs doivent augmenter. Est-ce bien la position que vous avez adoptée?

M. Lang: Le budget pour cette année prévoit un montant de \$600,000 pour l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Cependant, compte tenu des lois en vigueur, nous estimons avoir fort peu de contrôle sur ce qui se passe dans le domaine du pilotage et, par conséquent, nous allons être contraints d'appliquer des mesures strictes de contrôle de la gestion financière.

M. Crosbie: J'aimerais proposer au ministre de se pencher sur cette question. Si l'on laisse les pilotes imposer les augmen-

[Text]

they are just allowed to set what rates they want to gouge for themselves, these bloody pilots will turn the East Coast into a wasteland if they get these increases. I know how big the department is, but I would like the minister, if he has a chance, to try to have that situation reviewed, because it is going to result in a lot of frustration and trouble.

Mr. Lang: I can assure you that we have had it under review. We have had, in fact, very intensive discussions with the pilotage authorities and with the interested user industry in the direction of shaping a new pilotage act. I think it is important that we have a new one. I am not satisfied with the structure as it now exists, and I would see that as a future item of legislation.

Mr. Crosbie: Very good.

The last time I was here with the minister I pointed out to him this CN bus fare situation. The hearings were held last November and the Canadian Transport Commission allowed a 15 per cent increase to go into effect. Although they had made no decision, they said they had no choice but to allow it on an interim basis.

I have not checked this week because I just have been too busy, but as far as I know, until the end of May there still had been no decision by the relevant committee of the CTC on this bus fare application. Obviously this is a ridiculous position. Seven or eight months have passed, and if the transport commission ever did roll back that fare increase, the users would never get the money back. You would never be able to prove who they were. Has the minister checked into why there has been such a long delay, and what can be done to see that this kind of delay does not happen again on a decision like this?

Mr. Lang: I can confirm that so far as I know there has been no decision. I think that is the kind of question that would have been better put directly to the commission when they were before the Committee on their estimates.

Mr. Crosbie: Did your own inquiries reveal any reason why it has taken so long?

Mr. Lang: I do not recollect any exchange of correspondence on this particular delay. I have certainly pursued the Canadian Transport Commission on a number of other issues where there has been a long period of time.

• 1625

The Chairman: Thank you, Mr. Crosbie. Mr. Benjamin.

Mr. Crosbie: Please put me down for second round.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I would like to raise a couple of matters with the minister, on one of which I am going to try and be helpful to him. I hope he gets as angry about it as I am.

An hon. Member: At you or with you?

[Translation]

tations de tarifs qu'ils veulent, et si ces augmentations sont acceptées, la côte est va se transformer en un désert. Je sais que le ministère s'occupe de bien des domaines, mais j'aimerais que le ministre examine la situation, s'il en a l'occasion, parce que ce problème risque de susciter de profonds mécontentements.

M. Lang: Je puis vous assurer que nous sommes en train d'étudier la situation. En fait, nous avons engagé des discussions fort approfondies avec les responsables du pilotage, et avec les personnes intéressées, à propos d'une nouvelle loi sur le pilotage. Je pense qu'il est important d'avoir une nouvelle loi à ce propos. Les structures actuelles ne me satisfont pas et je veillerai à ce qu'elles fassent l'objet des dispositions du prochain projet de loi.

M. Crosbie: Parfait.

Lors d'une précédente séance, j'ai parlé au ministre des tarifs des autocars du CN. Les audiences se sont tenues en novembre dernier, et la Commission canadienne des transports a autorisé des augmentations de 15 p. 100. Elle n'a pris aucune décision, elle a dit qu'elle n'avait pas le choix et qu'elle était contrainte d'autoriser l'augmentation à titre provisoire.

Je ne sais pas ce qui s'est passé au cours de la présente semaine, parce que j'ai été trop occupé, mais, pour autant que je sache, le comité de la CCT chargé d'étudier cette demande d'augmentation des tarifs d'autocars n'avait pas encore pris de décision à la fin de mai. Cette situation est tout à fait ridicule. Sept ou huit mois se sont écoulés et les utilisateurs ne seraient jamais remboursés, même si la Commission des transports décidait de réduire les tarifs. J'aimerais savoir si le ministre s'est penché sur la question, afin de déterminer la raison de ce retard, et j'aimerais savoir quel genre de mesures on peut prendre afin que l'on ne tarde pas autant à prendre une décision à propos d'une question comme celle-ci.

M. Lang: Pour autant que je sache, je puis vous confirmer qu'aucune décision n'a été prise. Je pense qu'il aurait été préférable de poser cette question aux représentants de la Commission, quand ils ont comparu devant le Comité à propos de l'étude de leur budget.

M. Crosbie: D'après les recherches que vous avez faites, ce retard s'explique-t-il?

M. Lang: Je ne me souviens pas d'un échange de lettres à propos de ce retard. Je me suis déjà mis en relation avec les représentants de la Commission canadienne des transports à propos d'autres retards de la sorte.

Le président: Merci, monsieur Crosbie. Monsieur Benjamin.

M. Crosbie: Veuillez, s'il vous plaît, m'inscrire au second tour.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions au ministre et, dans une de ces questions, j'essaie vraiment de l'aider. J'espère qu'il sera aussi furieux que je le suis.

Une voix: Envers vous ou avec vous?

[Texte]

Mr. Benjamin: I am going to start by suggesting or maintaining that the two national railways have done the minister and the taxpayers and the grain producers and the grain-handling system in the eye. The government provided \$4 million some time ago to repair railway cars. On that first item, we all agreed and supported that idea. The government has purchased 8,000 hopper cars to put into the grain movement system, which had the unanimous support of everybody. The turn-around time, as the minister said, has been reduced from 22 days to 17 days. Both railroads are bragging about profits last year.

Mr. Chairman, I do not know if the minister has all these figures—we did have a brief conversation about them two or three weeks ago—but the rail car fleet available for grain movement at the end of 1972 was slightly over 26,000 cars; by the end of 1977 it was 13,000 railway cars available for the grain fleet; by the end of 1978 it will be slightly less than 12,000. Mr. Chairman, the railroads removed 1,800 of their cars that are suitable for grain movement from April 1 last year to April 1 this year, and they will remove another 1,200 cars from the grain fleet between April 1 this year and the end of this year. In other words, Mr. Chairman, 3,117 cars will have been removed from the grain movement fleet by the railroad since April 1 last year until the end of this year. That is equivalent to over 2,000 of the new hopper cars that the taxpayers of Canada have provided. Even with the shorter turn-around time we have not increased our capacity or capability to move grain by rail. In fact, I submit, Mr. Chairman, that it is probably slightly less than it was in 1972, when we moved over a billion bushels of grain out of the country elevator system.

I think the railroads have to be called to account, and I would hope the minister, who would, I am sure, have the support of all sides of this House as well as the grain producers and the grain producers' organizations, would remind the railroads of what the people of Canada have given them since the eighteen-eighties. They are not carrying out their responsibility. They have in fact taken advantage of the generosity of Canada taxpayers. They have, I think, double-crossed the grain producers as well as the taxpayers of Canada and the Minister of Transport, and I think in this instance the minister, his department and the government need the support of all of us in making them carry out their responsibilities and obligations. It seems strange to me that with all the assistance, aid and comfort provided by the government, not only this government but previous, it is a great joy when Canadian Pacific can announce increased dividends for shareholders. If it had not been for the taxpayers of Canada they would have had no dividends to pay out.

There is nothing new about this, Mr. Chairman, and it is not just grain cars. My good friend, the hon. member for Medicine Hat, can support me on this. When I worked in the CPR station in Walsh in 1947 and 1948, he was shipping cattle out by the hundreds; we could not get enough stock cars then, and you still cannot. They are always in short supply. Cars to move

[Traduction]

M. Benjamin: Je prétends d'abord que les deux sociétés de chemins de fer du pays se sont bien moquées du ministre, des contribuables, des producteurs de céréales et du système de transport des céréales. Le gouvernement avait alloué, il y a quelque temps, 4 millions de dollars pour la réparation des wagons. Nous étions tous d'accord. Le gouvernement a acheté 8,000 wagons-trémies et les a ajoutés au réseau de transport des céréales; nous étions tous d'accord. Le délai de rotation des wagons, comme le ministre l'a dit, a donc été réduit de 22 à 17 jours. Les deux sociétés de chemins de fer se vantent d'avoir fait des profits l'an dernier.

Monsieur le président, je ne sais pas si le ministre a tous ces chiffres—nous avons eu une brève conversation à ce sujet, il y a deux ou trois semaines,—mais le parc de wagons disponibles pour le transport des céréales à la fin de 1972 comprenait un peu plus de 26,000 wagons; à la fin de 1977, il y en avait 13,000 et, à la fin de 1978, il y en aura un peu moins de 12,000. Monsieur le président, les sociétés ont enlevé 1,800 wagons pour le transport des céréales du 1^{er} avril de l'an passé au 1^{er} avril de cette année, et elles en enlèveront 1,200 autres du parc entre le 1^{er} avril et la fin de cette année. Autrement dit, monsieur le président, 3,117 wagons ont été enlevés du parc de wagons pour le transport des céréales, du 1^{er} avril de l'an passé à la fin de cette année. C'est l'équivalent de plus de 2,000 nouveaux wagons-trémies que les contribuables du Canada ont payés. Même si le délai de rotation des wagons est plus court, nous n'avons pas augmenté notre capacité ou notre possibilité de transporter les céréales par chemin de fer. Je prétends, monsieur le président, que c'est probablement moins possible de le faire maintenant que ce ne l'était en 1972, alors que nous avons transporté plus d'un milliard de boisseaux de céréales des silos Canadiens.

J'espère que les sociétés de chemins de fer devront rendre des comptes, et j'espère que le ministre—qui aura, j'en suis certain, l'appui de tous les partis de la Chambre, de même que celui des producteurs de céréales et des organisations de production de céréales—rappellera aux sociétés de chemins de fer ce que les Canadiens leur ont donné depuis les années 1880. Elles ne s'inquiètent pas de leurs responsabilités. En réalité, elles profitent de la générosité des contribuables canadiens. A mon avis, elles ont trompé les producteurs de céréales, de même que les contribuables du Canada et le ministre des Transports. Dans ce cas-ci, le ministre, son ministère et le gouvernement ont besoin de notre appui pour que les sociétés s'acquittent de leurs responsabilités, de leurs obligations. Il me semble étrange qu'avec toute l'aide, l'appui et les prévenances du gouvernement, non seulement ce gouvernement-ci, mais les précédents, on se sente si joyeux lorsque le Canadien Pacifique peut annoncer des dividendes accrus pour les actionnaires. Si ce n'était des contribuables canadiens, le CP n'aurait pas pu verser de dividendes.

Il n'y a rien de nouveau dans cette situation, monsieur le président, et ce n'est pas seulement à cause des wagons à céréales. Mon bon ami, le député de Medicine Hat, peut le confirmer. Lorsque j'ai travaillé à la gare du CP de Walsh, en 1947 et en 1948, la société transportait du bétail, par centaines de têtes. Nous ne pouvions pas obtenir suffisamment de

[Text]

potatoes out of the Atlantic provinces; cars to move potash out of Saskatchewan; cars to move fruit from British Columbia; cars to move lumber out of British Columbia and northern Ontario. It has been chronic and perennial. I appreciate that you cannot maintain one hundred per cent rolling stock to meet any given service situation. But surely the evidence is there that the railroads have never retained a volume of rolling stock to meet, in a reasonable manner, the needs of Canadian shippers in a whole variety of products.

• 1630

I want to ask the Minister, is he prepared to take some kind of firm action with both systems, even if they only break even in a given year, such that some amount of what they brag about as profits, some larger amount, is for grain movement? None of the \$50 million expenditure in rail car purchases by CP Rail this year is cars for grain movement. They are relying on what they hope will be a fact of life shortly, that the government will purchase more hopper cars to move grain and they will be off the hook. And I would like the Minister to comment on that. I think he has been badly done by, by those two systems.

Mr. Lang: Mr. Chairman, I think my first reaction is to welcome the sound of support in dealing with the questions that may lie ahead and where I have to deal with the railways and try to assure that they are adequately providing for the movement of products—not just grain, but other products where they may be an inclination on their part to be some—what conservative in the supply of equipment in the hope that it will all be used all the time. That is a nice, efficient goal, but of course there has to be a significant margin for peaks of movement as well.

Quite rightly, the honorable member said you cannot expect to move all the product in one day and then not move any at all on the other days. But something over averages has to be available. I do anticipate dealing with the railways about that. I think if I were dealing with them about exactly today's situation in grain, they could make something of a case out of the fact that they, together with our hopper cars and our repair program, which joined in with them, have provided equipment with new efficiency to handle a large volume of grain, quite possibly more than a billion bushels out of the country elevators again, as in the previous record year, to which Mr. Benjamin referred.

But I do not think I want to rest on that. I want to look ahead at what is needed in the way of equipment, particularly for other products. If a delay in returning cars from the United States is a fact of life now, compared to the past, because of the slow orders on certain sections of United States railways, I think we in Canada have to take that into account in the available car supply. I will be raising that with the railways and I welcome the support.

[Translation]

wagons à bestiaux, à ce moment-là, et c'est toujours le cas, d'ailleurs. Il manque toujours des wagons. Il en manque pour transporter les pommes de terre des provinces de l'Atlantique, la potasse de la Saskatchewan, les fruits de la Colombie-Britannique et le bois d'œuvre de la Colombie-Britannique et du nord de l'Ontario. C'est un besoin chronique, perpétuel. Je comprends très bien que vous ne pouvez pas avoir le matériel roulant pour répondre à tout service qui vous est demandé. Mais les preuves sont là: les chemins de fer n'ont jamais conservé suffisamment de matériel roulant pour répondre de façon satisfaisante aux besoins des expéditeurs canadiens pour tout genre de produits.

Le ministre est-il disposé à prendre des mesures fermes envers les deux sociétés—même si cela signifie qu'elles n'accuseront ni profit ni perte pour une année—pour qu'une partie de leurs profits, une plus grosse partie, mais rien de ces 50 millions de dollars affectées par le CP à l'achat de wagons, serve à l'achat de wagons pour le transport des céréales? Les sociétés s'attendent à ce que le gouvernement, cela deviendra bientôt une réalité, achète d'autres wagons-trémies pour transporter les céréales; elles n'auront ainsi plus de problèmes. Je voudrais que le ministre me réponde. Les deux réseaux se sont très mal débrouillés.

M. Lang: Monsieur le président, ma première réaction est d'accueillir avec plaisir l'appui qui m'est offert pour régler ces questions qui pointent à l'horizon, pour traiter avec les sociétés de chemins de fer et m'assurer qu'elles s'occupent adéquatement du transport des produits, non seulement des céréales, mais également d'autres denrées pour lesquelles elles ont un peu tendance à fournir l'équipement avec parcimonie, dans l'espoir que tout l'équipement sera utilisé en tout temps. C'était un bon objectif, un objectif efficace, mais il faut évidemment avoir une certaine marge pour les périodes de pointe du transport.

Le député a raison de dire qu'on ne peut s'attendre à transporter tous les produits en un seul jour, et ne rien transporter du tout les autres jours. Il faut établir des moyennes. Je prévois traiter cette question avec les sociétés de chemins de fer. Si je devais m'expliquer avec elles de la situation actuelle pour les céréales, elles pourraient justifier leur cause en disant qu'avec leurs wagons, nos wagons-trémies et notre programme de réparation, l'équipement fourni permet la manutention plus efficace de forts volumes de céréales, probablement plus d'un milliard de boisseaux en provenance des silos du pays, comme ce fut le cas pour l'année record précédente qu'a mentionnée M. Benjamin.

Mais je ne veux pas m'arrêter là. Je veux voir plus loin, voir ce qui est nécessaire sous forme d'équipement, surtout pour les autres produits. Si nous avons des retards dans les délais de rotation des wagons aux États-Unis, si c'est maintenant une réalité, par opposition à ce que nous avons connu dans le passé, à cause des commandes lentes dans certains secteurs du réseau américain, il faut en tenir compte au Canada pour la fourniture de wagons disponibles. Je vais soulever cette question auprès des sociétés de chemins de fer, et j'apprécie certainement votre appui.

[Texte]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, before moving to another point I also want to say to the Minister that the amount of cars in grain movement has little impact on the U.S. situations. It is mostly other kinds of railway stops on the U.S. lines. Although cars suitable for grain loading are quite often down there, they are usually in newsprint or lumber service. But it seems to me, Mr. Chairman, that the reduction of turn-around time, the addition of the purchase of hopper cars and whatnot, have nullified the efforts of Parliament and the taxpayers to improve our capacity and capability to move larger volumes of grain by the actions of the railroads.

Mr. Chairman, I would like to move to a matter of grain movement. The Minister made reference in his opening remarks to the task force in Vancouver. I want to refer more specifically to the announcement by the honourable member for Assiniboia for a special and immediate investigation, which I take it is something separate from the longterm task force. And I will quote Mr. Justice Hall from the preliminary transcript of last Tuesday:

On the basis that those are the boundaries of the subjects of a new proposal . . .

—referring to the announcement of a special and immediate investigation, and its terms of reference . . .

I would say that somebody is going to have an easy job.

An hon. Member: He can read the report.

Mr. Justice Hall: Not only read the report, but have access to the material on which the report was founded.

And that is on steps to be taken, as recommended by the Commission, to improve the grain movement even more than it has been improved.

• 1635

I was in conversation with a terminal manager in Vancouver a few days ago and he informed me that they are spending three shifts a day, 24 hours a day, drying grain and cleaning grain in order to keep 16 hours a day of car unloading and ship loading. They are not going seven days a week or three shifts a day, and yet the drying capacity of the five government terminals at Moose Jaw, Saskatoon, Edmonton, Calgary and Lethbridge . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, you will have to come to the point. Your time has elapsed.

Mr. Benjamin: All right. I want to ask the Minister, will he look into the matter of at least on a short term basis substantially increasing the cleaning and drying of grain being done at those inland terminals, particularly Saskatoon and Edmonton? I am informed that a large volume of wheat coming from the northern half of Alberta and northern Saskatchewan is tough and needs cleaning and is of low grade, which is slowing down the process of ship loading.

To make use of those inland terminals will he increase the diversion of railway cars and ships from Vancouver to Prince

[Traduction]

M. Benjamin: Monsieur le président, avant de passer à une autre question, je voudrais également signaler au ministre que le nombre de wagons dans le transport des céréales a peu d'effet sur les situations américaines. Ce qui importe surtout, ce sont d'autres genres d'arrêts sur les lignes américaines. Même si les wagons disponibles pour le chargement des céréales se trouvent très souvent ici, ils servent habituellement au transport du papier journal ou du bois d'œuvre. J'ai l'impression, monsieur le président, que le délai de rotation plus rapide, l'achat de wagons-trémies, les efforts du Parlement et des contribuables pour améliorer notre capacité, notre possibilité de transporter de forts volumes de céréales, ont été annulés par les mesures prises par les sociétés de chemins de fer.

Monsieur le président, j'aimerais parler maintenant du transport des céréales. Le ministre a mentionné, dans ses remarques d'ouverture, le groupe d'étude de Vancouver. Je voudrais parler plus précisément de l'annonce, faite par le député d'Assiniboia, d'une enquête spéciale et immédiate, qui est distincte du travail à long terme du groupe d'étude. Je cite le juge Hall qui, dans les transcriptions préliminaires de mardi dernier, disait:

En se fondant sur le fait que ce sont là les limites d'une nouvelle proposition . . .

—au sujet de l'annonce d'une enquête spéciale et immédiate, de son mandat . . .

Je dois avouer que quelqu'un aura un travail facile.

Une voix: Il peut lire le rapport.

M. le juge Hall: Non seulement il peut lire le rapport, mais il a accès aux documents sur lesquels le rapport se fonde.

C'était au sujet des mesures à prendre, recommandées par la Commission, pour améliorer davantage le transport des céréales.

J'ai parlé au chef du terminus de Vancouver, il y a quelques jours, et il m'a dit que les employés travaillaient trois équipes par jour, 24 heures sur 24, pour sécher les céréales et les nettoyer, afin de pouvoir travailler 16 heures par jour au déchargement des wagons et au chargement des navires. Ils ne travaillent pas sept jours par semaine, ou trois équipes par jour, et pourtant, le séchage dans les cinq terminus de Moose Jaw, Saskatoon, Edmonton, Calgary et Lethbridge . . .

Le président: Monsieur Benjamin, venez-en au fait, votre temps est écoulé.

M. Benjamin: Très bien. Je voudrais demander au ministre s'il va étudier la question, à savoir si l'on pourra, à court terme, augmenter substantiellement le nettoyage et le séchage des céréales qui se fait à ces terminus de l'intérieur, surtout à Saskatoon et à Edmonton. On me dit qu'un fort volume venant de la moitié nord de l'Alberta et du Nord de la Saskatchewan est dur, a besoin de nettoyage, et que la qualité est inférieure, ce qui retarde le chargement des navires.

Pour se servir des terminus de l'intérieur, augmentera-t-il le détournement de wagons et de navires de Vancouver à Prince

[Text]

Rupert? We can handle more through there with the present facilities. We do not have to wait for further improvements to the port. Would he look into accomplishing those things which are in Mr. Hall's report? It would obviate the need for a special investigation which Mr. Justice Hall thought was unnecessary. You have all the information you need.

Mr. Lang: Many months ago, in the light of the large volume of grain which was clearly sold and going to have to be moved, I did ask the Canadian Wheat Board about the use of the inland terminals for cleaning particularly as well as drying. They did a very careful analysis of that and were quite prepared to do that if it indicated that the cleaning and drying element at the West Coast was the bottleneck. They concluded that it was not. Even though one particular terminal right now has a bit of a problem in regard to the load of drying it has to do, it is still I think true to say that in Vancouver as a whole that is not a problem. The problem has not been the bottleneck of cleaning and drying but rather the total volume of grain arriving at the port.

The wheat board was satisfied that there was such a marginal change in the amount of grain which would arrive that it was not worth the disruption which would have to be caused to delivery patterns. They thought it would be just too expensive to double ship the grain. It would really be required to double ship the grain. It would really be required to truck it from the farm directly to the inland terminals and that, of course, has a serious impact upon all the smaller elevators in the area. For that reason they did not move towards it, but they certainly looked at it.

That is perhaps an example of how we have been looking at every possible idea in a kind of individual way. But what our independent analyst is meant to do, as an expert in over-all management, is to have the co-operation of all parts of the system to examine all the suggestions which can be made about how to improve its operation. I am not going to try to mention many of them here, or indeed any of them, because I want the full co-operation of all the operating parts of this system as the analyst goes and does his work.

Each part of the system claims that any suggested change creates considerable difficulties for that part of the system, and that it is not as easy to implement as some others may think. We very often have the group sitting down and pointing fingers across the table at the other and saying, if only you would do this, and the response is, but you do not understand how difficult this is. Why do you not do the following. And that person then says how difficult that is.

What we want is imagination and expert management in examining right through those difficulties to see which ones should be overcome and further improvements in this handling system made.

There is nothing in the Hall report that gives the solution to the labour union problem, for instance, which may arise if you try to make a certain change in the Saskatchewan local elevators, or in the terminals at Vancouver and so on. These

[Translation]

Rupert? Nous pouvons en manutentionner beaucoup plus à Prince Rupert, à cause des installations existantes. Nous n'avons pas à attendre d'autres améliorations au port. Le ministre va-t-il songer à ces réalisations qui sont recommandées dans le rapport Hall? Il ne sera plus nécessaire, ainsi, d'avoir une nouvelle enquête, que le juge Hall ne croyait pas nécessaire. Vous avez tous les renseignements dont vous avez besoin.

M. Lang: Il y a bien des mois, à cause des forts volumes de céréales qui avaient été vendus et qui devaient être transportés, j'ai demandé à la Commission canadienne du blé si elle pourrait se servir des terminus de l'intérieur pour nettoyer et sécher les céréales. Ils ont fait, à la Commission, une analyse très sérieuse; ils étaient disposés à le faire s'il y avait embouteillage pour le nettoyage et le séchage sur la côte ouest. Ils ont conclu toutefois que ce n'était pas le cas. Même si un terminus a éprouvé un peu de difficulté à cause du volume de séchage qu'il doit faire, il est juste de dire que, pour Vancouver en général, cela ne pose pas de problème. La difficulté n'a pas été l'embouteillage dans les travaux de nettoyage et de séchage, mais plutôt le volume global des céréales arrivant aux ports.

La Commission du blé était convaincue qu'il y avait un changement marginal dans le volume des céréales qui devaient arriver, mais que cela ne devait pas gêner les projets de livraison. Ils ont cru que ce serait trop coûteux d'expédier deux fois les céréales par navire. Il aurait fallu, en réalité, les transporter par camion de la ferme aux terminus de l'intérieur, et cela pouvait avoir des effets sérieux sur tous les petits silos de la région. Pour cette raison, ils n'ont pas voulu le faire, mais ils ont certainement évalué la situation.

Voilà donc un exemple de la façon dont nous avons examiné toutes les possibilités dans ce cas en particulier. Ce que notre analyste indépendant est censé faire, en tant qu'expert en gestion globale, c'est obtenir la collaboration de toutes les parties du système pour étudier toutes les suggestions visant à améliorer le fonctionnement. Je ne vais pas toutes les mentionner ici, ni même quelques-unes, car je veux l'entière collaboration de toutes les parties du système, pour que l'analyste puisse faire son travail.

Chaque responsable d'une partie du système prétend que toute suggestion de changement crée énormément de difficultés pour sa section. Ce n'est pas aussi facile à mettre en vigueur que d'aucuns semblent le croire. Très souvent, nous avons un groupe qui pointe le doigt vers quelqu'un de l'autre côté de la table, pour dire: si seulement vous faisiez ceci; pour se faire répondre: mais vous ne comprenez pas combien c'est difficile; pourquoi ne pas faire ce qui suit. Et cette personne de dire: mais c'est très compliqué.

Ce qu'il nous faudrait, c'est un expert en gestion qui ait de l'imagination pour pouvoir étudier toutes les difficultés et décider lesquelles peuvent être résolues, ou apporter des améliorations au système.

Il n'y a rien, dans le rapport Hall, qui apporte des solutions aux problèmes de la main-d'œuvre syndiquée, par exemple. Et le problème peut se poser si vous essayez d'apporter des changements aux silos locaux de la Saskatchewan, ou aux

[Texte]

things need resolution in action on the management side, rather than simply the idea of possibly solving the problem that way.

The Chairman: Mr. Lapointe.

• 1640

M. Lapointe: Merci, monsieur le président. Maintenant que nous en sommes à la dernière réunion sur l'étude des prévisions budgétaires, je dois vous avouer que je suis un peu surpris, et c'est peu dire, mes termes sont très mesurés, de l'attitude négative, agressive et partisane des députés de l'Opposition officielle depuis le début de l'étude de ces prévisions budgétaires.

Leur seul intérêt a été, depuis le début, d'essayer d'embarasser le gouvernement sur toutes sortes de questions peu reliées aux prévisions elles-mêmes. Il nous a donc été impossible, malgré les très nombreuses réunions que nous avons tenues, d'étudier sérieusement ces prévisions budgétaires.

On a voulu laisser, tout au long de ces réunions, la fausse impression qu'il n'y avait pas de politique des transports dans ce pays. On a cependant omis de parler d'une foule de choses comme par exemple d'un nouveau service de passagers par chemin de fer, Via Rail, on a omis de parler des ententes signées avec les quatre provinces de l'Atlantique concernant les autoroutes; on a omis de parler également du nouveau mode de financement de la Voie maritime du Saint-Laurent, d'Air Canada et du CN; des améliorations apportées aux ports d'Halifax et de Montréal et des nouveaux aéroports dans la région de l'Atlantique, de même qu'à Calgary; également des 220 millions de dollars mis à la disposition des provinces dans le transport urbain. Et je pourrais citer beaucoup d'autres réalisations qui ont été mises en œuvre cette année ou qui le seront, apparaissant dans les prévisions budgétaires qui sont devant nous.

Mais je veux en venir à ma question. Vous le savez, monsieur le président, durant les dernières semaines, on a beaucoup entendu parler, à juste titre je pense, des problèmes que nous rencontrons dans le transport des grains. Plusieurs députés se sont appliqués encore là à laisser l'impression que tout le système était une entière faillite, alors que c'est le contraire puisque cette année nous réussirons à transporter un nombre record de boisseaux. Il s'agit, je pense, d'environ 850 millions au cours de l'année céréalière. Bien qu'il y ait des problèmes importants, et on s'en rend compte dans les retards apportés à charger les navires dans le port de Vancouver, j'aimerais demander au ministre ce qui a été fait exactement au cours de la dernière année pour solutionner partiellement ces problèmes, et entre autres, j'aimerais avoir plus de précisions en ce qui concerne l'amélioration des voies ferrées, des installations portuaires, par exemple à Prince Rupert, et également dans le domaine des wagons-trémies. Ce sont trois éléments qui vont, je pense, améliorer de beaucoup la situation actuelle.

Mr. Lang: Yes, we have had the advantage, in getting this very large movement of grain of the block shipping system and the co-ordinators at the terminals at Vancouver and at Thunder Bay, which always allows us to get better action out of our equipment.

[Traduction]

terminus de Vancouver, par exemple. Il faudrait que des mesures soient prises de la part des gestionnaires plutôt que d'essayer simplement de résoudre le problème de cette façon.

Le président: Monsieur Lapointe.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman. Now that we are in our final meeting to consider the Estimates, I must admit to you I am somewhat surprised, to put it politely, at the negative, aggressive, and partisan attitude shown by the members of the Official Opposition since we began our study of these estimates.

From the beginning, their sole interest resided in embarrassing the government on a wide range of questions with little bearing on the Estimates themselves. Because of this, it has been impossible, in spite of the many meetings we have held, to seriously consider the estimates.

Throughout these meetings, attempts have been made to create the false impression that there is no transport policy in this country. At the same time, there has been no mention of many achievements such as the new passenger rail service, Via Rail; no mention of the agreements signed with the four Atlantic Provinces regarding highways; nor any mention of the new method of financing the St. Lawrence Seaway, Air Canada and CN; no mention of the improvements made to the ports of Halifax and Montreal and the new airports in the Atlantic Region and in Calgary; nor any mention of the \$220 million allocated to the provinces for urban transport. And I could quote many other accomplishments realized this year or which will be realized, and which appear in the Estimates before us.

But I would like to get to my question. As you know, Mr. Chairman, in the last few weeks we have heard a great deal of talk, and rightly so I think, of the problems facing us in the transportation of grain. Here again several M.P.'s have worked at creating the impression that the entire system is a failure, whereas the opposite is true: this year we will manage to ship a record number of bushels. I think the number is about 850 million bushels during the grain year. While there are considerable problems, which we can see through the ship-loading delays in the port of Vancouver, I would like to ask the Minister exactly what has been done during the past year to partially solve these problems; I would also like to have more details regarding the improvement of rail lines, of port facilities at Prince Rupert for example, as well as in the hopper car field. I think these are three elements which will greatly improve the current situation.

M. Lang: Oui, nous avons eu l'avantage d'avoir pu transporter un fort volume de céréales grâce au système d'expédition en bloc et aux coordonnateurs aux terminus de Vancouver et de Thunder Bay, ce qui nous permet toujours de mieux utiliser notre matériel.

[Text]

We have had the railways improving their tracking facilities with further major improvements throughout the whole of the Western region so that the rail capacity has not at any time been a problem. The beginnings of the rail rehabilitation program give us the start of a whole new way of improving the system because the hopper cars can move fully loaded on the rebuilt lines instead of either partly loaded or instead of having to resort only to boxcars. They can move at faster speeds and, therefore, can be brought out of the local areas and put together in trains more quickly.

We have effected the exchange of cars between Canadian National and Canadian Pacific at last in Calgary and Edmonton so that the similar types of grain do not pass on the tracks going north and south. They exchange the cars instead at Calgary and at Edmonton.

At the ports, where we really have had one of our traditional bottlenecks in the lack of capacity, the incentive program, which the Canadian Wheat Board put into effect at my urging, has brought about the construction of, in total, more than ten million bushels of further storage capacity and some additional cleaning. Six million bushels of that capacity will be completed later this year and the remaining four million bushels in the next year. And we have, of course, begun the work, through the beginnings of studies on engineering and the like, to expand the facilities at Prince Rupert in a new facility as well as improving the dock and the facility at our existing grain elevator there.

Incidentally, we are using Prince Rupert in a really tremendous way this year and only recently the chairman of the committee that is the watchdog of grain going through that port, sent a congratulatory telegram, which I was very happy to receive.

• 1645

The hopper cars, of course, were fundamental in this all too, and with the order of the last 2,000 hopper cars, bringing ourselves up to 8,000 hopper cars, we really gave ourselves the chance to move this kind of volume. The hopper car is worth more than a box car and a half. In volume alone it is worth that much, but its ease of handling at both ends makes it even better than that. When the Wheat Board saw the opportunity to move a lot of grain, they used hopper car trains to move grain from Thunder Bay to eastern ports during the winter in greater volumes than they would ordinarily do. So that, again, they were making use of the facilities as they saw the chance.

M. Lapointe: Merci monsieur le président.

Pour certains des témoins que vous avez entendus, dont celui que nous avons entendu mardi, l'utilisation des wagons-trémies est prématurée. Selon eux, on n'a pas besoin de wagons-trémies additionnels et on dit qu'il s'agit là de bonbons donnés

[Translation]

Nous avons vu les chemins de fer améliorer leurs installations ferroviaires avec des changements supplémentaires importants dans toute la région de l'Ouest, de sorte que la capacité ferroviaire n'a jamais posé de problème. Les débuts du programme de restauration des chemins de fer nous donnent un point de départ pour une méthode d'amélioration du système entièrement neuve, parce que les wagons-trémies peuvent rouler sur les voies ferrées restaurées avec une charge complète plutôt qu'avec une charge partielle, ce qui supprime aussi la nécessité de se servir uniquement de wagons couverts. Ils peuvent rouler à des vitesses plus grandes, et peuvent donc quitter plus rapidement les régions locales pour se former en trains.

Nous avons enfin effectué un échange de voitures entre le Canadien National et le Canadien Pacifique, à Calgary et à Edmonton, de sorte que les variétés semblables de céréales ne se croisent pas sur les voies allant vers le nord et le sud. Ils font plutôt un échange de wagons à Calgary et à Edmonton.

Aux ports, où le manque de capacité a toujours causé un embouteillage, le programme de stimulants mis sur pied par la Commission canadienne du blé, à ma demande, a entraîné la construction, au total, d'installations d'entreposage d'une capacité de plus de 10 millions de boisseaux, et d'installations de nettoyage supplémentaires. Sur ces 10 millions de boisseaux, 6 millions pourront être entreposés plus tard cette année, et les autres 4 millions, au cours de l'an prochain. Et nous avons, bien sûr, après des études de génie, etc., commencé le travail d'expansion des installations de Prince Rupert, avec la construction d'une nouvelle installation, ainsi que l'amélioration du quai et l'installation de notre silo céréalier qui s'y trouve actuellement.

Je vous signale en passant que nous nous servons énormément de Prince Rupert cette année, et j'ai reçu tout récemment, du président du comité qui surveille le mouvement des céréales dans ce port, un télégramme de félicitations qui m'a fait beaucoup plaisir.

Évidemment, les wagons-trémies formaient également un élément fondamental de tout ceci, et avec la dernière commande de 2,000 wagons-trémies, pour un total de 8,000 wagons-trémies, nous avons réellement créé la possibilité de transporter le volume dont vous parlez. Le wagon-trémie vaut plus qu'un wagon couvert et demi. Rien qu'en ce qui concerne le volume, le wagon-trémie a cette valeur, mais étant donné la facilité de chargement et de déchargement, ces wagons-trémies sont encore meilleurs. Quand la Commission du blé a vu l'occasion de transporter beaucoup de céréales, ils se sont servis de trains formés de wagons-trémies pour transporter les céréales de Thunder Bay aux ports de l'est, au cours de l'hiver, en volumes supérieurs à la norme. Donc, encore une fois, ils se sont servis des installations quand ils ont pu le faire.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman.

According to some of the witnesses you have heard, including the one we heard Tuesday, the use of hopper cars is premature. According to them, we have no need for additional hopper cars, and they are referred to as goodies handed out to

[*Texte*]

aux chemins de fer. Je pense que la Commission canadienne du blé a réclamé 4,000 wagons-trémies additionnels. Seriez-vous en mesure de nous dire quelles démarches sont faites auprès de vous de la part des producteurs de grain, de la part des compagnies d'élévateurs, pour que vous ajoutiez au système un plus grand nombre de wagons-trémies? Certains, comme je le mentionne, les considèrent comme des choses sans importance.

Mr. Lang: I do not think there are very many people who take the view that more hopper cars are not needed or that it would be unwise for the government to buy them when they are needed. You can make an argument that if we could get another two days advantage in turn-around time, we could move next year's expected volume of grain with the same amount of equipment we had, even with the slight loss of box cars which die in the system annually, but it is certainly a pretty close argument at best. So that the general reaction in the West has been very much in favour of the idea of acquiring more cars. Of course, it is in the producers' interest to have a little bit extra, although the Treasury will want to be very sure that the expenditure is required, and that is really the kind of question we are looking at right now.

The fact of the matter is that in a broad way we have all recognized the need to make up to the railways some, if not all, of the difference between what it costs them to move grain and what they get under the long-standing statutory Crow rate. We have not come to a conclusion about doing that directly and with a global transfer yet, but we have instead proceeded by paying over dollars for very express purposes, like the purchase of hopper cars and the rebuilding of rail lines, so that no one can argue that we are paying too much to the railways. When we actually come to fix a figure, whether it be the snavely figure or whatever it be, there will be arguments about whether that is too high or too low, and if it is too high we will be charged with unduly profiting the railways and so on. But as long as we are doing it in specific terms of recognized need there can be no such argument, and so that is what we have been doing.

M. Lapointe: Merci monsieur le président.

Le président: Merci monsieur Lapointe. Mr. McKenzie.

Mr. McKenzie: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Lang, I would like to discuss a safety problem at the Winnipeg airport on the ground.

We have had an exchange of letters starting last year and on into this year. It started when you asked my opinion with regard to the airport relocation study and I agreed with the recommendation made by the study group. In my answer to you, I asked you to investigate whether there were going to be any problems with the towing of aircraft across the field at Winnipeg, from the east side to the new \$50 million terminal on the west side, which must be approximately one mile. You answered back that there were no problems with the towing of aircraft across the field.

[*Traduction*]

the railways. I believe the Canadian Wheat Board requested 4,000 more hopper cars. Are you in a position to tell us what steps have been taken by the grain producers and the elevator companies to convince you to add more hopper cars to the system? As I said, some people consider these cars to be unimportant.

M. Lang: Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de personnes qui croient qu'on n'a pas besoin d'un plus grand nombre de wagons-trémies ou qu'il serait imprudent, de la part du gouvernement, d'en acheter quand ils sont nécessaires. On peut très bien dire que si nous étions capables de récupérer encore deux jours sur le délai de rotation, on pourrait transporter le volume prévu de céréales de l'année prochaine avec le matériel que nous avons, même en tenant compte de la perte minimale de wagons couverts que connaît chaque année le système, mais c'est un argument un peu douteux, pour être charitable. Donc, dans l'Ouest, la réaction générale a été très favorable à l'idée d'obtenir plus de wagons-trémies. Évidemment, il est dans l'intérêt des producteurs d'avoir un peu de matériel supplémentaire, bien que le Trésor voudra s'assurer que les dépenses sont nécessaires; voilà le genre de questions que nous étudions actuellement.

Le fait est que, de façon générale, nous avons tous reconnu le besoin de rendre aux chemins de fer une partie, sinon toute la différence entre ce qu'il leur en coûte de transporter les céréales et ce qu'ils reçoivent dans le cadre du tarif du Nid-de-corbeau, qui existe depuis longtemps. Nous n'en sommes pas encore arrivés à la conclusion qu'il faut le faire directement et par un transfert global, mais nous avons plutôt versé de l'argent pour des fins bien précises, comme l'achat de wagons-trémies et la reconstruction de voies ferrées; donc, personne ne peut prétendre que nous payons trop d'argent aux chemins de fer. Quand nous arriverons à fixer un chiffre, qu'il s'agisse du chiffre Snavely, ou d'autre chose, il y aura des discussions, à savoir si le chiffre est trop élevé ou trop bas, et si le chiffre est trop élevé, on nous accusera d'accorder aux chemins de fer des bénéfices injustifiables. Mais du moment que nous le faisons d'après des besoins reconnus, on ne peut faire de telles accusations; voilà donc ce que nous avons fait.

Mr. Lapointe: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Lapointe. Monsieur McKenzie.

M. McKenzie: Merci, monsieur le président. Monsieur Lang, j'aimerais discuter d'un problème de sécurité sur le terrain de l'aéroport de Winnipeg.

Nous avons échangé des lettres, l'année dernière et cette année. Cet échange a commencé quand vous m'avez demandé mon opinion sur l'étude portant sur la relocalisation de l'aéroport, et j'étais d'accord avec la recommandation faite par le groupe de travail. Dans ma réponse, je vous ai demandé de faire une enquête pour déterminer si le remorquage d'avions sur le terrain de Winnipeg causerait des problèmes, remorquage qui devait se faire à partir du côté est jusqu'au nouveau terminus de 50 millions, du côté ouest, soit une distance

[Text]

It has since been brought to my attention that this is causing a problem, and in February of this year a tractor became lost towing a plane across the main runway to the new \$50 million Air Canada hangar in a snow storm. Now, you will be able to check that out to see whether that is correct or not. It has also been brought to my attention that ground vehicles going back and forth are causing problems, but I believe this will be corrected when the new service road is to be completed. So, I would like you to check out this February problem. Also, could you tell me when this service road is to be completed? And will aircraft be towed on this service road or is that just going to be for service vehicles, and will the aircraft still be towed back and forth across the field even when the service road is completed?

• 1650

Mr. Lang: I think it is just for vehicles and not for aircraft. I do not have the date of completion, but I will certainly get a forecast for you.

Mr. McKenzie: And will you check out that problem in February?

There has never been an airport designed like this where they tow aircraft back and forth across main runways. I hope there is a proper procedure established with the tower when they are towing aircraft back and forth, and I certainly hope that they are not going to be towing any aircraft back and forth in snow storms or heavy rain or fog or sleet or anything else. I think weather conditions should be a main factor in towing the aircraft back and forth.

Now, also in the *Winnipeg Free Press* of June 7 there is an article on "Airport Firefighting Staff to be Reduced".

Mr. Andy Stewart, President of the Public Service of Canada claimed in a statement that the federal government was laying the groundwork for another Cranbrook airport tragedy in which 43 persons were killed in an airline crash February 11 by deciding to contract out the operations of the firefighting crew.

Now, he also pointed out that there is a planned reduction of firefighters at the Winnipeg airport. Could you fill me in as to whether his statement is correct, that they are reducing the firefighting crew in Winnipeg? And is the work going to be contracted out?

Mr. Stewart also made another statement. He said:

Transport Canada is using incorrect and inflated figures to try to convince the federal Treasury Board that it is economical to contract out the maintenance of the Frobisher Airport.

He was referring to the Frobisher Airport. And I would like it if you could fill me in as to whether they are going to contract

[Translation]

d'environ un mille. Vous m'avez répondu qu'il n'y avait aucun problème à cet égard.

Depuis, on m'a fait savoir que ce remorquage cause un problème, et au mois de février de cette année, un tracteur qui remorquait un avion sur la piste d'atterrissage principale, à destination du nouveau hangar de 50 millions d'Air Canada, s'est perdu pendant une tempête de neige. Vous pouvez maintenant vérifier si c'est exact ou non. On m'a également signalé que les véhicules qui se déplacent sur les pistes sont à l'origine de certains problèmes, mais je crois que cela disparaîtra quand on aura terminé la construction d'une nouvelle voie de service. J'aimerais bien que vous vous renseigniez sur l'incident du mois de février. Pourriez-vous me dire également quand sera terminée la construction de la voie de service? Va-t-on employer cette voie de service pour remorquer les avions, ou est-ce que seuls les véhicules automobiles de service l'utiliseront? Continuera-t-on de remorquer les avions à travers les pistes après la construction de la voie de service?

M. Lang: Je crois qu'elle servira uniquement aux véhicules automobiles et non pas aux avions. Je ne connais pas la date de la fin de la construction, mais je peux me renseigner pour vous.

M. McKenzie: Pourriez-vous aussi vous renseigner sur l'incident du mois de février?

Aucun autre aéroport n'a jamais été conçu de façon que les avions soient remorqués en traversant les pistes principales. J'espère que lorsque cela se fait, on consulte la tour de contrôle et j'espère qu'on évitera de le faire pendant des tempêtes de neige, pendant des orages, quand il y a du brouillard ou une couche de neige fondante, bref lorsque les conditions météorologiques ne s'y prêtent guère.

Dans l'édition du 7 juin du *Winnipeg Free Press*, il y a un article sur l'intention de diminuer le personnel du service d'incendie de l'aéroport.

M. Andy Stewart, président de la Fonction publique du Canada, a affirmé que le gouvernement fédéral était en train de paver la voie à une autre tragédie du genre de celle qui s'est produite à l'aéroport de Cranbrook, où 43 personnes sont mortes, le 11 février dernier, dans l'écrasement d'un avion, puisqu'il a décidé de laisser le service d'incendie à un contractant.

Il a également souligné qu'on prévoyait diminuer l'effectif des pompiers à l'aéroport de Winnipeg. Pourriez-vous me dire s'il a raison, c'est-à-dire si on prévoit diminuer l'effectif des pompiers à Winnipeg? A-t-on l'intention de faire appel à des contractants?

M. Stewart a également dit autre chose, et je cite:

Transports Canada se sert de chiffres inexacts et gonflés afin de convaincre le Conseil du trésor qu'il serait plus économique de confier l'entretien de l'aéroport de Frobisher à un contractant.

Même s'il parle de l'aéroport de Frobisher, j'aimerais que vous me disiez si on a l'intention de faire la même chose à Winnipeg

[*Texte*]

out the work in Winnipeg, or is the firefighting crew to be reduced?

Mr. Lang: Well, I would have to look into that. I would have to get a report from the region. I would not imagine our administrator would have that right at hand, so I will look into it.

We are contracting out at Frobisher Bay and we have done that at a number of other airports in the North. It has been found that we can make savings in our contracting-out operations, so the contract there was put out for bids and three bids were received and the lowest one was accepted.

Mr. McKenzie: Well what about the statement that you were using incorrect and inflated figures. Is this charge being investigated and countered?

Mr. Lang: I had not seen that particular charge.

Mr. McKenzie: I will let you have a copy of it.

He also said:

Stewart also warned that there are a number of airports in Canada operating below the accepted standards of firefighting service.

How many airports are there below standard? And when will they be brought up to standard?

Mr. Lang: That is a matter that really depends on how you define the standard. It is true that quite often we set a new standard for our airports and it really serves as our own target for the provision of equipment. In other words, we change the standard before we have the actual equipment, which the new standard requires, then, as equipment is obtained, it is put into the airport where it is required, and equipment made available by that is moved on to other airports where it is required. So it is a matter of us watching and attempting to have adequate coverage, reasonable coverage, given the kind of service at a particular airport, and, as that service changes, the attempt is made to improve the equipment.

Mr. McKenzie: I see. Just to get back to the towing of the aircraft across the runways in Winnipeg, did you or Mr. McLeish say that the planes would not be towed on the service road?

• 1655

Mr. Lang: That was my understanding. It would be on the small vehicle road.

Mr. McKenzie: Thank you. That is all I have, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, on a point of order.

The Chairman: Mr. Mazankowski.

Mr. Mazankowski: It was my understanding, Mr. Chairman, that the member for Lisgar, Mr. Murta, directed a number of questions to the Minister regarding the contracting out at Frobisher Bay. I was wondering if the Minister has those answers here today with him. If he has not, perhaps in view of the time the answer may be tabled, or better yet, appended to the proceedings for today.

[*Traduction*]

et si on a l'intention de réduire l'effectif du personnel des incendies.

M. Lang: Je vais devoir me renseigner. Je vais demander au bureau régional de me faire un rapport. Je ne crois pas que notre administrateur ait ces renseignements à portée de la main, mais je vais me renseigner.

A Frobisher Bay et à plusieurs aéroports du Nord, nous avons fait appel à des contractants, car on s'est rendu compte qu'on pouvait ainsi épargner. On a fait un appel d'offres; nous en avons reçu trois et nous avons accepté la plus basse.

M. McKenzie: Et on a dit que vous vous serviez de chiffres inexacts et gonflés; s'est-on renseigné pour nier cette affirmation?

M. Lang: Je n'étais pas au courant de cela.

M. McKenzie: Je vais vous en donner un exemplaire.

Il a également dit:

Stewart a également prévenu que plusieurs aéroports canadiens n'étaient pas conformes aux normes reconnues pour les services d'incendie.

Combien d'aéroports ne sont pas conformes aux normes? A-t-on l'intention d'en améliorer la qualité?

M. Lang: Cela dépend de la norme qu'on se fixe. Il est vrai que, bien souvent, nous établissons des normes nouvelles pour nos aéroports, d'après nos projet d'achat d'équipement. Autrement dit, nous modifions les normes avant même d'avoir acheté l'équipement qui, une fois acheté, est envoyé à un aéroport dont l'ancien équipement est alors passé à un autre. Nous veillons toujours à assurer une protection proportionnelle à l'achalandage d'un aéroport qui, s'il devient plus utilisé, obtiendra un équipement neuf.

M. McKenzie: Bien. Pour en revenir aux avions remorqués à travers les pistes, à Winnipeg, est-ce que M. McLeish, ou vous, avez dit qu'on ne remorquerait pas les avions en empruntant la voie de service?

M. Lang: Il me semble que c'est cela. On prendrait la route réservée aux petits véhicules.

M. McKenzie: Merci. C'est tout, monsieur le président.

M. Mazankowski: Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

Le président: Monsieur Mazankowski.

M. Mazankowski: Monsieur le président, je crois que le député de Lisgar, M. Murta, a adressé plusieurs questions au ministre au sujet de contractants à Frobisher Bay. Je me demande si le ministre a apporté les réponses avec lui aujourd'hui. Sinon, comme il se fait tard, peut-être que les réponses pourraient être déposées, ou encore mieux, annexées au compte rendu d'aujourd'hui.

[Text]

Mr. Lang: I have some information and it is fairly lengthy. I am not sure that it is in the form for tabling. But I will look at it and if it is not, I will supply the information in the appropriate form.

Mr. Mazankowski: Could we expect it to be appended to today's proceedings?

The Chairman: Is that agreed, that those comments of the Minister be appended to today's proceedings?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Agreed, and so ordered.

Excuse me, Mr. Goodale, before we continue. It is five minutes to five o'clock. We still have four additional questioners. Is it the Committee's wish to continue until we hear the remaining four, or do we end the proceedings at five o'clock? I still have on the list Mr. Goodale, Mr. Hargrave, Dr. McIsaac and Mr. McCain.

Mr. Lapointe: Mr. Chairman, I could make a suggestion that we stick to those four members who want to speak. As long as we limit the time as short as possible . . .

The Chairman: If we continue on our 10-minute schedule, that will bring us to approximately 5.30 p.m. Is that agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I would like to go back to the questions that have been asked in this Committee in the last two or three days about the work to implement the Hall report and to rebuild essentially and in large part the prairie grain handling and transportation system.

During the course of last year the Minister held at least two meetings of rather major proportions in western Canada, one in May in Regina and the other one in November in Saskatoon, where all of the major western farm and producer organizations were present to discuss the report and the approach to implementing the report. I do not think there were very many interest groups omitted in those discussions. The attendance was very broad across all of western Canada.

Judging from the press reports and commentaries after those meetings, both the commentaries issued by the Minister and those of the organizations present seemed to demonstrate a pretty strong measure of support for the government's approach to the Hall Report and the manner of implementation. In the last few days, as I am sure many members around this table have, I have had the opportunity to discuss this matter with a number of farm organizations, particularly United Grain Growers, the Palliser Wheat Growers Association and Unifarm in Alberta, and the measure of support reported last year in conjunction with those meetings about the government's approach to the Hall Report certainly seems to be continuing in large measure.

I am wondering if the Minister intends to continue that process of calling together the major western farm and producer organizations and municipal groups and so forth to sit down with them periodically to discuss the progress made in implementing the Hall Report and the kind of approach that

[Translation]

M. Lang: J'ai apporté des renseignements, et c'est assez long. Je ne suis pas certain de pouvoir les déposer sous cette forme. Je vais y songer et, si c'est impossible, je rédigerai les renseignements comme il faut.

M. Mazankowski: Pourra-t-on les annexer au compte rendu d'aujourd'hui?

Le président: Si vous êtes d'accord, les réponses du ministre seront annexées au compte rendu d'aujourd'hui.

Des voix: D'accord.

Le président: Adopté, et donc ordonné.

Pardonnez-moi, monsieur Goodale, mais j'aimerais vous faire remarquer qu'il est déjà 16 h 55, et qu'il y a encore quatre noms sur ma liste. Le Comité désire-t-il que j'accorde la parole à ces quatre personnes, ou préfère-t-il lever la séance à 17 heures pile? Il reste encore M. Goodale, M. Hargrave, M. McIsaac et M. McCain.

M. Lapointe: Monsieur le président, nous pourrions peut-être entendre les quatre députés, pour autant qu'on leur demande de faire le plus vite possible . . .

Le président: Si nous continuons à accorder dix minutes à chacun, nous siégerons jusque vers 17 h 30; êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: J'aimerais en revenir aux questions qu'on a posées ces deux ou trois derniers jours au sujet de l'application des recommandations présentées par le rapport Hall visant la restructuration du mode de manutention et de transport des céréales des Prairies.

L'an dernier, le ministre a tenu deux grandes audiences dans l'Ouest du Canada, l'une en mai, à Regina, et l'autre en novembre, à Saskatoon. La plupart des grandes associations de producteurs et d'exploitations agricoles de l'Ouest y ont envoyé des représentants pour discuter du rapport et de la façon de mettre en pratique ses recommandations. Je crois qu'on n'a pas oublié beaucoup d'intéressés. L'assistance a toujours été nombreuse dans l'Ouest.

A en juger par les articles de journaux et les commentaires du ministre et des représentants des associations, à la suite de ces assemblées, on a semblé appuyer fortement l'opinion qu'a eue le gouvernement du rapport Hall et la façon dont il a l'intention d'y donner suite. Depuis quelques jours, comme plusieurs autres députés, j'ai eu l'occasion d'en discuter avec bon nombre d'associations agricoles, dont la United Grain Growers, la Palliser Wheat Growers Association et la Unifarm, de l'Alberta. Il semble qu'on appuie toujours autant que l'an dernier la réception du rapport Hall par le gouvernement.

Je me demande si le ministre a l'intention de continuer à convoquer les grandes associations de producteurs et d'exploitations agricoles de l'Ouest, de même que les autorités municipales, afin de discuter régulièrement avec eux des progrès de la mise en pratique du rapport Hall et de la façon de continuer.

[Texte]

should be taken towards future implementation of the Hall Report. I wonder if he has any assessment of producer organizations, the feeling of those organizations, at this stage now that we are some six months after the last of those major western meetings.

Mr. Lang: Yes, I have. I have in recent days canvassed some of the organizations who were present at those meetings about a possible further meeting to look at the progress being made in relation to the Prairie Rail Action Committee recommendations and other steps to implement the Hall Commission recommendations. There seemed to be agreement, in those contracts, that it would be right to have another meeting. We are now looking at a date towards the end of the first full week in July.

• 1700

Mr. Goodale: Mr. Chairman, I would like to direct another question about the most urgent concern many Western farmers have, the immediate challenge of meeting the very high level of export volumes of grain being moved during this particular crop year. Southern Saskatchewan has a special problem in this regard because of the severe effects of that blizzard in February, which are still being felt, or at least their repercussions are in terms of the condition of many of the lines in Southern Saskatchewan. This spring a number of them are in pretty serious condition. Naturally, that puts pressure on grain producers, who may find their delivery points suffering from some congestion—and with quota expiry dates bearing down upon them. I am wondering, in those circumstances, particularly bearing in mind the peculiar difficulty with the effects of that storm in February, whether the Minister would be in a position, for the balance of this crop year, to make representations to the Canadian Wheat Board about the establishment of their quota levels and the continuation of quota levels to ensure that producers can work their way around the severe problems they may be having because a particular line was congested. This was not because of any problems of their own, but simply because the grain could not physically be moved quickly enough before their quotas expired or were due to expire. I think particularly, for example, of the durum quotas that were due to expire at the end of last week.

Mr. Lang: The Wheat Board has extended some quotas, but I gather that there are problems in some cases where the extension has not taken place. The individuals involved and their elevator agents should really inform the Board about that. The Board has a pretty good record of being sympathetic and making exceptions where they are satisfied that the exception is deserved.

Mr. Goodale: That would be on a producer-by-producer, delivery-point by delivery-point basis?

Mr. Lang: It would be, although obviously if the Board finds from those representations that the situation is very general they may react in a more general way. But apart from the things they have actually announced, I would suggest that all the individuals should make representations.

The Chairman: If I might interrupt the honourable member. The Minister has just received an urgent message. He has

[Traduction]

Je me demande s'il connaît la position et les impressions des associations de producteurs, six mois après la dernière des grandes assemblées tenues dans l'Ouest.

M. Lang: Certainement. Tout dernièrement, j'ai relancé certaines des associations qui ont assisté aux assemblées pour les avertir qu'on aurait peut-être une nouvelle réunion pour étudier ce qu'on a déjà fait suite aux recommandations du Comité d'action des chemins de fer des Prairies et à celles de la Commission Hall. D'après ces communications, il semble qu'on serait prêt à tenir une nouvelle réunion. Nous songeons à la fin de la première semaine de juillet.

M. Goodale: J'aimerais maintenant poser une autre question au sujet d'une crainte des plus pressantes qu'ont bien des agriculteurs de l'Ouest, à savoir le défi immédiat que pose le transport du volume considérable de céréales destinées à l'exportation cette année. Ceux du Sud de la Saskatchewan ont un problème particulier à cause des conséquences du blizzard de février, dont on se ressent encore, et qui a beaucoup abîmé les voies ferrées de cette région. En ce moment, nombre d'entre elles sont dans un état pitoyable. Cela inquiète, bien entendu, les producteurs de céréales dont les points de livraison sont plutôt engorgés. Si on ajoute à cela la date d'expiration des contingentements... Je me demande si, dans ces conditions, étant donné surtout l'épreuve qu'a été la tempête de février, le ministre ne pourrait pas faire des démarches auprès de la Commission canadienne du blé pour qu'on maintienne les contingentements le reste de l'année, afin que les producteurs puissent surmonter toutes les graves difficultés que peut entraîner une voie bloquée. Ce n'est pas de leur faute, c'est tout simplement qu'on n'a pas pu déplacer les céréales assez rapidement avant l'expiration des contingentements. Je songe en particulier aux contingentements pour le blé durum, qui sont venus à échéance à la fin de la semaine dernière.

M. Lang: La Commission canadienne du blé a prolongé certains contingentements, mais il semble que ceux n'ayant pas eu droit à une prolongation ont quelques problèmes. Ces personnes-là et leurs agents de silo devraient en aviser la Commission, qui se montre en général favorable aux exceptions, si elle les estime justifiées.

M. Goodale: On déciderait donc producteur par producteur, et lieu de livraison par lieu de livraison?

M. Lang: Probablement, à moins que la Commission juge, d'après les démarches, que la situation est quasi généralisée. Je crois qu'en plus de ce qui a déjà été annoncé, tous devraient présenter des instances.

Le président: Permettez-moi d'interrompre le député. Le ministre vient tout juste de recevoir un message urgent. Il a

[Text]

agreed to stay at least until 5.30 p.m., but he has to leave at 5.25 or 5.20 p.m. for a special meeting. So I would ask the members to keep their questions as short as possible so that everybody can get in before the Minister leaves.

Mr. Goodale: I have one short one, Mr. Chairman, then I will conclude.

The Chairman: Mr. Goodale.

Mr. Goodale: I wonder if the Minister can give today any specific idea of what kind of action he would expect to flow from the railway companies as a result of the tax modifications announced in the April 10 budget, which had general expressions of tax improvements relating to the railways to try to encourage them to make some modifications and do some upgrading work. Have you yet had any specific indication about what kind of work is likely to flow from that, particularly in relation to the Western grain situation?

Mr. Lang: I really expect a direct response in terms of increased capital investment pretty well for every dollar of cash-flow improvement the railways have because of their better tax position.

Mr. Goodale: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Goodale.

I have Mr. McCain, then Mr. Hargrave.

Mr. McCain.

Mr. McCain: Mr. Chairman, in view of the lack of time—did you say Mr. Hargrave first?

The Chairman: No, Mr. McCain. I am sorry, I mentioned it when you came up here, I had misplaced Mr. McCain's name but you will be next on the list.

Mr. Hargrave: It could not happen to a better guy.

Mr. McCain: Thank you, Bert, very much. I will be very brief. If the Minister would accept it, I would rather make a little representation and then, perhaps, he could give me an answer at a later date, if he would, taking note of what I have to say—in view of the lack of time we have.

I am concerned, Mr. Chairman, about the creation of a hopper-car fleet that is, very obviously, a one-way fleet. I am wondering how far you go with a hopper-car fleet and what consideration has to be given to multiple—or, at least, dual-use of equipment. I have watched the trucking industry move with the most expensive refrigeration equipment they have, and I have seen them remove some very non-perishable commodities from that expensive, refrigerated equipment.

• 1705

I am wondering if the Minister knows to what degree the railroads are making the same effort to get two-way loads, and to what degree the government should buy perishable commodity cars or hopper cars or any other kind of cars until we have made a study to determine whether or not the equipment is being utilized to the maximum, because I think it can be used. For instance, I have said to you, Mr. Chairman, and perhaps not in the presence of the Minister, that cars capable of carrying perishable commodities are coming into the potato

[Translation]

accepté de rester au moins jusqu'à 17 h 30, mais il doit partir vers 17 h 20, ou 17 h 25, pour assister à une réunion spéciale. J'aimerais donc que les députés fassent le plus vite possible, pour que tous aient l'occasion de lui poser quelques questions avant son départ.

M. Goodale: Je vais donc terminer par une courte question.

Le président: Monsieur Goodale.

M. Goodale: Je me demande si le ministre ne pourrait pas nous donner une idée du genre de mesures que les sociétés de chemins de fer devraient prendre suite aux modifications fiscales annoncées lors du discours du budget, le 10 avril. On a voulu favoriser les sociétés de chemins de fer, pour les encourager à modifier et améliorer leurs services et leurs installations. Avez-vous entendu parler de travaux qui seront entrepris suite à cela, surtout pour régler le problème du transport des céréales de l'Ouest?

M. Lang: Je suis presque certain que les sociétés de chemins de fer augmenteront leurs dépenses d'équipement proportionnellement à leurs produits disponibles, grâce aux nouvelles déductions fiscales.

M. Goodale: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Goodale.

Il y a maintenant M. McCain, puis M. Hargrave.

Monsieur McCain.

M. McCain: Monsieur le président, comme il reste peu de temps... avez-vous nommé M. Hargrave en premier?

Le président: Non, monsieur McCain. Je suis désolé; c'est ce que j'ai dit lorsque vous êtes venu. J'ai mal placé le nom de M. McCain; vous serez le suivant.

M. Hargrave: Pour lui, c'est bien.

M. McCain: Merci beaucoup. Je ne serai pas bien long. Si le ministre est d'accord, je préfère faire un petit exposé, et il pourra me répondre plus tard, s'il le désire. Il n'a qu'à prendre note de ce que je dis.

Je suis un peu ennuyé par la création d'un parc de wagons-trémies, qui ne semble pas particulièrement avantageux. Que peut-on faire d'un parc de wagons-trémies, et a-t-on songé à une utilisation multiple, ou au moins double, de l'équipement? J'ai vu le secteur du camionnage utiliser le matériel de réfrigérateur le plus onéreux dont il disposait et j'ai vu soustraire des denrées non périssables à ce mode de transport, qui revient très cher.

Le ministre peut-il nous dire dans quelle mesure les compagnies de chemins de fer s'efforcent, de manière analogue, à ce que les wagons ne circulent jamais à vide, et dans quelle mesure aussi le gouvernement devrait acquérir des wagons, des wagons-trémies ou des wagons d'un autre type, pour le transport des denrées périssables, avant de procéder à une étude qui révélerait si, oui ou non, le matériel qui existe déjà est utilisé au maximum. Par exemple, je vous ai déjà dit, monsieur le président, mais ce n'était peut-être pas en présence du minis-

[Texte]

belt of the Maritime Provinces and going back empty to get another load of canned goods, while potato cars are moving out with potatoes and coming back empty to get another car of potatoes.

This seems to me to be a tremendous, wasted use of equipment. I believe that multi-purpose equipment could be created which could be loaded both ways at a savings to both shipper, consumer and railroad. I wonder if any study has been made of this at all. Let us not waste Mr. Hargrave's time by trying to get an answer now. Perhaps you can give us one at a later date, Mr. Lang, because time is so short.

There is one other representation I would like to make. Could you tell me what the condition of the grain elevators is in the ports of Saint John and Halifax? How much has to be spent under the new safety regulations to bring them up to acceptable standards for today? Is there any danger that they will be put out of service completely by virtue of the new safety regulations which have been imposed?

There is one question I wish you would answer for me. Under federal granting of licences to a carrier, are they responsible for the goods on which they accept a bill of lading for damage, theft or for other reasons of non-delivery?

Mr. Lang: I am not really an expert on the law in relation to damages. It is a contract matter which would very often depend upon the specific contract. I would have to check into any general rule. I do not have that in front of me.

Mr. McCain: In general, as a shipper, they are responsible for the goods for which they accept a bill of lading. You can file claims and you can get compensation for damages.

Mr. Lang: With certain limits, yes.

Mr. McCain: Well, within the limits of their responsibility. CN Marine is not operating on a comparable basis. Could you give me the basis on which CN Marine is operating? Can people who ship by CN Marine get marine insurance to cover on an annual basis, on a load basis?

I have been told that truckers have had a great deal of difficulty in getting marine insurance for any shipment they put on a CN Marine structure. Do you have to sue the Crown to recover when CN Marine loses a boat and thus loses the goods which one may have billed for carriage?

Mr. Lang: Obviously if there is liability, an action need not follow. But if there is a difference of opinion about liability, then quite possibly one might. I believe insurance can be obtained ordinarily. I have not heard before that shippers were not finding it possible to insure on these particular marine movements.

Mr. McCain: I have one final question. Would you just check? It is my understanding that CN Marine does have a form of insurance, that in order to collect you have to sue the

[Traduction]

tre, que des wagons destinés au transport des denrées périssables arrivent dans la région des provinces Maritimes où l'on cultive des pommes de terre, et ils en repartent à vide, pour être ensuite chargés de produits en conserve, alors que des wagons partent chargés de pommes de terre et reviennent à vide.

Cela me paraît être un énorme gaspillage de matériel. Je suis persuadé qu'on pourrait avoir du matériel polyvalent ne circulant jamais à vide, ce qui se traduirait par une économie pour l'expéditeur, le consommateur et la compagnie de chemins de fer. Aurait-on fait une étude à ce propos? N'empêtons pas sur le temps de M. Hargrave en voulant une réponse dans l'immédiat. Étant donné que le temps presse, vous pourriez nous communiquer cette réponse ultérieurement, monsieur Lang.

Je voudrais faire une autre observation. Pouvez-vous me dire dans quel état se trouvent les silos des ports de Saint-Jean et Halifax? Combien faudrait-il dépenser pour que ces silos répondent aux normes de sécurité établies par la nouvelle réglementation? Cette nouvelle réglementation risque-t-elle de mettre ces silos hors de service?

Voici une question à laquelle j'aimerais que vous répondiez. Lorsqu'un transporteur obtient un permis du gouvernement fédéral, est-il responsable des marchandises pour lesquelles il accepte un connaissance, lorsque ces marchandises sont endommagées, volées, ou qu'elles n'ont pas pu être livrées, pour une raison ou pour une autre?

M. Lang: Je ne suis pas spécialiste de ce domaine du droit. Tout dépend de ce que renferme le contrat. Il faudrait que je vérifie l'existence d'une règle d'application générale. Je n'ai pas cela sous la main.

M. McCain: En général, un expéditeur est-il responsable des marchandises pour lesquelles il accepte un connaissance? On peut déposer une plainte et obtenir un dédommagement.

M. Lang: Oui, dans certaines limites.

M. McCain: Dans les limites de sa responsabilité. Pouvez-vous me dire comment cela fonctionne dans le cas des services maritimes du CN? Les gens qui passent par les services maritimes du CN peuvent-ils obtenir une assurance s'appliquant à l'année ou à la cargaison?

On m'a dit que les camionneurs avaient beaucoup de mal à obtenir une assurance maritime lorsqu'ils font appel aux services du CN. Faut-il engager une action en justice contre l'État pour obtenir un dédommagement lorsque les services maritimes du CN perdent un bateau et, par conséquent, la cargaison?

M. Lang: Il est évident que s'ils en sont responsables, une action en justice est inutile. Il faut toutefois s'entendre sur la portée de ces responsabilités. Je crois qu'en temps normal, on peut obtenir une assurance. Je n'avais encore jamais entendu dire que les expéditeurs ne pouvaient pas obtenir une assurance sur les transports maritimes.

M. McCain: Une dernière question. Voudriez-vous simplement vérifier? Je crois savoir que les services maritimes du CN ont un certain type d'assurance qui limite leur responsabilité

[Text]

Crown, and that because CN Marine has a type of insurance which does protect them on a limited liability basis, you cannot insure again as a trucker if you put a truck on because that means double marine insurance on that particular load. Do you follow what I am trying to say?

Mr. Lang: I follow what you are saying.

Mr. McCain: Would you check and would you advise me?

Mr. Lang: Yes, I will.

Mr. McCain: What would it cost in the bill of lading for a trucker to have \$100,000 of coverage on rated load?

The Chairman: Mr. Hargrave.

• 1710

Mr. Hargrave: Mr. Chairman, I want to address some rather specific but not detailed remarks to the Minister about a favourite subject of mine, and that is the statutory Crown rate issue over a long period of time. I want to say to the Minister that it was about a year ago, I am not sure of the exact date, that the first, and until this week, the only debate on the implications of the Hall report was held. The occasion was an opposition day that was held at the instigation of the official opposition about a year ago. At that time I participated in the debate and made a proposal that, I would say, I put considerable thought into. Hall recommended in his report, that the difference between statutory rates and the actual cost of moving grain be paid to the railways and I suggested that it be paid to the grain producer.

Mr. Benjamin: Oh, no.

Mr. Hargrave: Now, be quiet now, my friend. I hasten to add that my recommendation or suggestion was not greeted with overwhelming enthusiasm. I must admit to that.

Mr. Benjamin: You can say that again.

Mr. Hargrave: But, since that time I have had some significant support for the suggestion from at least one major grain company and also from some western domestic users of feed grains; it is not hard to imagine who they are. Now, over a year later, we come up to this week, I still feel that my suggestion has genuine merit particularly if we, as politicians and grain producers, are really serious about the ultimate and neutral resolution of this historical and very emotional issue. Let us face it, it has been with us for about four generations and it is not going to go away very quickly either, no matter now we address ourselves to it. There is now, of course, very serious concern in our western feeding industry with its tremendous value-added attributes and they are considerable, of course, especially in the cattle feeding industry but in addition, our Western hog industry, that we are now gradually losing both of those aspects of feeding domestic barley to livestock. We are losing it to the corn belt of the United States. That is a very real concern and I know the Minister is aware of this.

We are now freely talking about a subject that for many, many years, in fact generations, was almost taboo and that is

[Translation]

d'où la nécessité d'engager des poursuites contre l'État lorsqu'on veut être dédommagés. Un camionneur ne peut donc pas obtenir d'assurance pour le camion qu'il confie à ces services, car cela signifie qu'une double assurance maritime s'applique au chargement. Est-ce que vous me suivez?

M. Lang: Je vous suis.

M. McCain: Pourriez-vous le vérifier et me communiquer la réponse?

M. Lang: Oui, je le ferai.

M. McCain: A combien reviendrait, pour un camionneur, une assurance dont la couverture serait de \$100,000?

Le président: Monsieur Hargrave.

M. Hargrave: Je voudrais adresser au ministre quelques remarques précises, mais non détaillées, à propos de mon sujet favori, c'est-à-dire le tarif statutaire du Nid-du-Corbeau, tarif établi il y a déjà longtemps. J'aimerais dire au ministre que c'est il y a un an environ, je ne suis pas certain de la date exacte, que s'est tenu le premier et, jusqu'à cette semaine, le seul débat sur la signification du rapport Hall. C'est à l'instigation de l'opposition officielle, à laquelle la journée était consacrée, que ce débat a eu lieu, il y a près d'un an. J'avais alors fait une proposition à laquelle, quant à moi, j'avais consacré beaucoup de réflexion. Le juge Hall avait recommandé dans son rapport que la différence entre les tarifs statutaires et le coût réel de transport des céréales soit versée aux chemins de fer, et j'avais proposé qu'elle soit versée aux producteurs céréaliers.

M. Benjamin: Ah! non.

M. Hargrave: Je vous invite à vous taire, mon ami. Je me dépêche d'ajouter que ma recommandation, ou ma proposition, n'a pas été accueillie avec un enthousiasme délirant. Je dois l'avouer.

M. Benjamin: C'est peu dire.

M. Hargrave: Mais, depuis lors, ma proposition a reçu l'appui assez considérable d'au moins une société céréalière et de certains utilisateurs locaux, dans l'Ouest, de céréales fourragères; il n'est pas difficile d'imaginer qui sont ces personnes. Maintenant, un an plus tard, j'estime toujours que ma proposition est digne d'intérêt, surtout si, en notre qualité d'hommes politiques et de producteurs céréaliers, nous voulons vraiment résoudre enfin, et de manière objective, ce problème historique qui a soulevé beaucoup d'émotions. Admettons-le, il remonte à environ quatre générations et il n'est pas près de disparaître, quelle que soit notre manière de l'aborder. L'industrie de l'élevage bovin de l'Ouest, pour laquelle la valeur ajoutée est considérable, et l'industrie de production porcine de l'Ouest éprouvent toutes deux de graves préoccupations du fait qu'elles perdent graduellement la possibilité d'engraisser leurs animaux avec de l'orge domestique. C'est aux producteurs de maïs des États-Unis que nous sommes en train de céder le pas. C'est là une inquiétude tout à fait réelle, et je sais que le ministre en est au courant.

Nous parlons maintenant librement d'un sujet qui, durant de nombreuses années, en fait, pendant des générations, a été

[Texte]

this Crow rate statutory issue. This is good. Good examples of this, of course, begin with the Hall report that had several recommendations on it and then, of course, this was followed by three excellent meetings called the Meat-Grain Interface that were held in Winnipeg, Saskatoon and I forget where the other one was, Regina, was it, Edmonton, I think. Those were excellent meetings and the subject came up for good debate.

No doubt these meetings gave rise to what is now known as the Divine Plan and the Kaeding's Plan, the Minister of Agriculture for Saskatchewan who deal with this. Only this week the Alberta Cattle Commission has released its report entitled something like Crow Rate in Alberta's Livestock Economy. I would add quickly that I have not had time yet to pursue this interesting report.

Now, I just want to say that if a truly equitable resolution of this issue is to be achieved, I want to suggest now, in addition to my remarks of a year ago, that further meetings of the minds by people who really want to arrive at a resolution are certainly going to be necessary. I visualize, if a solution is possible, that it is going to require not the interval that we politicians usually think of and that is two years to four years, the period between elections; I think it is going to require at least ten years, a decade, and maybe more. That is the way we should be addressing ourselves to the ultimate resolution of this and we are only kidding ourselves if we think we can do it shorter, and especially in advance of a general election. I think it would be a tragedy if we did. I think it has to be phased in. Whatever the meetings of the mind arrive at has to be phased in very gradually and then perhaps we have a possibility. Unfortunately, I think politicians are perhaps guiltier of the lack of resolution of this than are the grain farmers themselves, because we think in such short-term intervals.

• 1715

I am going to pose two questions to the minister. First of all, I am not aware, Mr. Lang, that you have ever addressed yourself to this specific suggestion of mine about the acreage payment. I would like to hear your comments or whatever you would like to say about it. Secondly, what about that planned long-range approach to the Crow rate? This is closely allied or involved with my first question. Have you a comment on that, sir?

Mr. Lang: Yes, I have. You know, Mr. Hargrave, that I have addressed this general issue. As far back as November, 1974 in Edmonton I indicated my serious concern about the problems for the animal production industry in the West, which came from the differentials in freight rates. You know too that I have always said it would be my objective to get the necessary payment out of the treasury for the maintenance of Crow and a good rail system. That is one of my objectives, one of my directions, my goals.

[Traduction]

pratiquement tabou, à savoir la question du tarif statutaire du Nid-du-Corbeau. C'est une bonne chose. On peut citer de bons exemples de cela, pour commencer, dans le rapport Hall, qui a fait plusieurs recommandations à ce sujet, recommandations qui ont été suivies de trois excellentes réunions des producteurs bovins et céréaliers, tenues à Winnipeg, Saskatoon, et j'oublie où s'est tenue la troisième... Regina ou Edmonton. Ces réunions ont été excellentes, et la question a été bien débattue.

Il ne fait aucun doute que ces réunions ont donné lieu à ce qu'il est maintenant convenu d'appeler le projet Divine et le projet Kaeding, nom du ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan qui s'occupait de cette question. Ce n'est que cette semaine que la Commission du bétail de l'Alberta a publié son rapport qui s'intitule, à peu près *Le tarif du Nid-du-Corbeau dans l'économie albertaine de l'élevage*. Je tiens rapidement à préciser que je n'ai pas encore eu le temps d'examiner ce rapport, sans doute fort intéressant.

J'aimerais dire que, si nous voulons vraiment parvenir à une solution équitable de ce problème, il faudrait, outre ce que j'ai dit il y a un an, que se produisent d'autres accords de pensée entre les personnes intéressées. Je prévois qu'au cas où il serait possible de parvenir à une solution, cela ne prendra pas le laps de temps auquel, en notre qualité d'hommes politiques, nous sommes habitués, c'est-à-dire de deux à quatre ans, entre des élections, mais au moins une dizaine d'années, une décennie, sinon plus. C'est dans cette perspective que nous devrions envisager la solution définitive de cette question, et ce serait nous bercer d'illusions que d'imaginer pouvoir faire les choses en moins de temps, ou avant la tenue d'une élection générale. Il serait tragique que nous agissions de cette manière. Je pense que la solution doit être graduelle. Quelles que soient les ententes conclues en temps et lieu, elles devront être appliquées de manière très graduelle, et c'est peut-être ainsi que nous pourrions réussir. Je pense que, malheureusement, les politiciens sont peut-être encore plus coupables de l'absence de solution à cette question que ne le sont les agriculteurs céréaliers eux-mêmes, étant donné que nous songeons en termes de périodes si courtes.

Je vais poser deux questions au ministre. Premièrement, monsieur Lang, que je sache, vous n'avez jamais traité de ma proposition précise au sujet des paiements fondés sur la superficie. J'aimerais bien connaître vos observations ou vos commentaires à ce sujet. Deuxièmement, qu'en est-il de cette approche à long terme prévue pour le tarif du Nid-du-Corbeau? Cela est lié de près à ma première question. Avez-vous des observations à ce sujet, monsieur?

M. Lang: Oui. Vous savez, monsieur Hargrave, que j'ai déjà traité de cette question générale. En novembre 1974, déjà, à Edmonton, j'ai fait état de mes graves préoccupations quant aux problèmes de l'industrie de l'élevage de l'Ouest, problèmes découlant de la différence entre les taux de transport. Vous savez également que j'ai toujours dit avoir pour objectif d'obtenir du Trésor les versements nécessaires pour le maintien du Nid-du-Corbeau et d'un bon système ferroviaire. C'est un de mes objectifs, une de mes orientations, un de mes buts.

[Text]

I also should say, in answer to some who have criticized your comments, that I have looked at it enough to be convinced that the right to receive the benefit can be enshrined every bit as formally and firmly as the existing Crow rate, so that should not be an argument against it. It can indeed be arranged to the benefit of the grain producer. I think there may well be merit in the gradual approach to any such solution, but because I have not arrived at the point of saying that the West is clearly ready for the solution, I have not thought of how the implementation would actually take place. I think there are a variety of ways in which the benefit could be paid, and the acreage way is one. But it is only one, and we would probably want to look at a few others if we were seriously looking at the acceptance of your idea.

Mr. Hargrave: Would you agree, Mr. Minister, that, with the age of the computer and the fact that every grain producer has a permit, the administration of such a problem would present no serious problem at all? I am sure it would not.

Mr. Lang: There are some complications in going an acreage route. I do not know that I would want to put forward all the alternatives that I think would have to be examined. I believe the important thing at this moment is to recognize that we as Westerners have to do some persuading in relation to others in the country, even about the payment of the amount that is represented in the full benefit of the Crow and the maintenance of a good transportation system alongside that, and it is unlikely we can get the additional amount that would be required for any other drastic rate reductions. Therefore, we have to look seriously at the kind of suggestion you are making, and as we look at that and as additional Western organizations avoid being frightened by the idea, we may be able to come to grips with the problem and to solve it for the benefit of the production of beef and pork on the Prairies.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. Dr. McIsaac.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, Mr. Minister, to follow on the subject raised by my hon. friend from Medicine Hat, I do not know whether he mentioned that he had seen the report, but I have just seen it today. It would seem to me that if we are going to give this committee the kind of balance it should have... I think of this in light of one or two of the responses from Justice Hall at this Committee earlier this week to the general effect that \$12 million for beef and \$1 million for pork, I think it was, would allow the implementation of Crow-related rates and so on. This report prepared for and by the Alberta Livestock Commission...

• 1720

Mr. Hargrave: No, the Alberta Cattle Commission.

Mr. McIsaac: Alberta Cattle Commission, yes, is quite a comprehensive report and I would suggest strongly, Mr. Chairman, that to put that balance and to show that that \$13

[Translation]

Je devrais également dire, en réponse à certaines personnes qui ont critiqué vos observations, que je les ai assez examinées pour être convaincu que le droit de recevoir ces avantages peut être entériné de manière aussi officielle et aussi ferme que le tarif actuel du Nid-de-Corbeau, et que cela ne devrait donc pas être invoqué comme argument contre vos propos. Ces versements peuvent, en effet, être faits aux producteurs céréaliers. Je pense que l'approche graduelle de toute solution de ce genre a un certain mérite, mais comme je n'en suis pas arrivé au point où j'estime que l'Ouest soit, selon toute évidence, prêt à accepter cette solution, je n'ai pas songé à la manière dont son application pourrait avoir lieu. Je pense qu'il y a un grand nombre de manières dont les prestations pourraient être versées, et celle de la superficie est l'une d'elles. Mais ce n'en est qu'une, et nous voudrions probablement en examiner quelques autres, si nous envisageons sérieusement d'accepter votre idée.

M. Hargrave: Monsieur le ministre, admettez-vous que, du fait que nous sommes à l'ère de l'ordinateur et que chaque producteur céréalier détient un permis d'administration, une formule de ce genre ne présenterait aucun problème de taille? Je suis certain qu'il n'y en aurait pas.

M. Lang: La solution de la superficie pose certaines complications. Je ne crois pas vouloir vous présenter toutes les autres solutions qui, à mon sens, devraient être examinées. Je pense qu'il est important, pour l'instant, de reconnaître qu'en notre qualité d'habitants de l'Ouest, nous devons persuader les autres habitants du Canada, même quant aux versements du montant que représentent les avantages complets du Nid-de-Corbeau et quant au maintien d'un bon système de transport outre cela; il est fort peu probable que nous puissions obtenir les sommes supplémentaires qui permettraient d'autres réductions draconiennes des tarifs. Nous devons donc examiner sérieusement votre proposition et, en attendant, à mesure que d'autres organismes de l'Ouest évitent de trouver votre idée effarouchante, nous pourrions peut-être faire face au problème et le résoudre à l'avantage des producteurs bovins et porcins des Prairies.

Le président: Merci, monsieur Hargrave. Monsieur McIsaac.

M. McIsaac: Monsieur le président, monsieur le ministre, pour poursuivre la question soulevée par mon honorable collègue de Medicine Hat, j'aimerais dire que je ne sais pas s'il a vu le rapport, mais que je viens de le voir aujourd'hui. Il me semble que, si nous voulons équilibrer équitablement le débat au sein de ce Comité... en disant cela, je songe à une ou deux autres réponses du juge Hall aux membres de ce Comité, au début de la semaine, réponses selon lesquelles, en général, 12 millions de dollars pour les bovins et 1 million de dollars pour le porc permettraient l'application de tarifs semblables à ceux du Nid-de-Corbeau. Ce rapport a été préparé pour et par l'Alberta Livestock Commission...

M. Hargrave: Non, l'Alberta Cattle Commission.

M. McIsaac: L'Alberta Cattle Commission. Ce rapport est assez complet et je pense, monsieur le président, que pour montrer l'autre côté de la médaille et prouver que le chiffre de

[Texte]

million figure referred to by Mr. Justice Hall is totally unrealistic, to put it plain and simple and mild, in resolving the whole general question referred to and brought up, which takes a good deal more than five or ten minutes for any one of us to discuss. For example, I will give you one line, Mr. Chairman. Discussing the effect on the livestock industry in Alberta, they say,

... as a minimum, this results in an over-all loss in economic activity to the economy of Alberta of between \$336 million to \$491 million per year ...

and that is as of today. So I wonder even, Mr. Minister, whether we have the ten or twelve years referred to by my honourable friend from Medicine Hat to try to come to some balance between those two great industries that are the basis of agriculture in both our provinces. But I take the points made by the Minister. I was going to ask him one of the same questions, and I know he is aware of it. Is he encountering any concern in his various meetings with farm groups on this whole general question raised by my honourable friend?

Mr. Lang: Yes, I am. I think there has been a real increase in the recognition of the fact that the extra benefit that is obtained by moving eight bushels of barley compared to moving a pound of beef is a real distortion in terms of where additional beef may be produced and the economics of producing it. And that is becoming more and more widespread in the Prairies—more widespread than any agreement on the solution to the problem however.

Mr. McIsaac: Mr. Chairman, Mr. Minister, I will say no more, if you will agree to append this report to today's proceedings.

The Chairman: The Minister has to leave. If it is a very short one, Mr. Hargrave, while the Clerk is looking at the ...

Mr. Hargrave: Mr. Minister, I have grave concern from the soft white wheat producers in the irrigation areas in southern Alberta. Very briefly, and I am sure you are aware of this, their country elevators are full of soft white wheat, the grain companies tell them they cannot help them in effect because they have no orders. This is a very real concern, and I am getting calls all the time. But this is strictly within the irrigation area where they are now producing considerable soft white wheat. What can we do about it?

Mr. Lang: Well, I will see what the Canadian Wheat Board has to say about that.

The Chairman: Thank you, Mr. Hargrave. In regard to the report, would it be agreeable just to have it circulated to the members, because it is quite lengthy and complicated, and it would have to be translated?

Mr. McIsaac: The first half dozen pages, Mr. Chairman, cover the recommendations and the summary, and that might be adequate.

[Traduction]

13 millions de dollars avancé par le juge Hall est parfaitement irréaliste, puisqu'il ne saurait résoudre l'ensemble de la question soulevée, nous devrions examiner ce rapport, ce qui prendrait bien plus que cinq ou dix minutes. Permettez-moi de vous en citer une ligne, par exemple, monsieur le président. Parlant de l'effet du problème sur l'industrie de l'élevage en Alberta, on écrit:

... au minimum, cela a pour résultat une perte générale de l'activité économique de l'Alberta, perte se chiffrant entre 336 et 491 millions de dollars par année ...

Et ce sont là des chiffres actuels. Je me demande donc, monsieur le ministre, si nous disposons des dix ou douze années dont parle mon honorable ami de Medicine Hat, pour parvenir à un certain équilibre entre les deux grandes industries qui constituent la base de l'agriculture dans nos deux provinces. Mais je tiens compte des propos du ministre. J'allais lui poser une question semblable à celle qui a été posée et je sais maintenant qu'il est au courant de la situation. Au cours de ces rencontres avec divers groupes d'agriculteurs, a-t-il eu connaissance de préoccupations exprimées quant à la question générale soulevée par l'honorable député?

M. Lang: Oui. Je pense que l'on reconnaît de plus en plus que l'avantage qui découle du transport de huit boisseaux d'orge plutôt que d'une livre de bœuf constitue une véritable distortion si l'on songe aux endroits où de l'élevage supplémentaire peut être effectué et si l'on songe aux aspects économiques de cette production. Cette notion s'étend de plus en plus dans les Prairies, plus en tout cas qu'un consensus pour la solution du problème.

M. McIsaac: Monsieur le président, monsieur le ministre, je n'ajouterais rien si vous acceptez d'annexer ce rapport aux procès-verbaux d'aujourd'hui.

Le président: Le ministre doit nous quitter. Si vous avez une très brève question à poser, monsieur Hargrave, en attendant que le greffier examine ...

M. Hargrave: Monsieur le ministre, j'ai de graves préoccupations en ce qui concerne les producteurs de blé tendre blanc des zones d'irrigation au sud de l'Alberta. Très sommairement, comme vous le savez sans doute, précisons que leurs silos sont remplis de blé farineux blanc et que les sociétés céréalières leur disent ne pas pouvoir les aider parce qu'elles n'ont aucune commande. Cela pose de graves préoccupations et l'on m'appelle constamment à ce sujet. Toutefois, cela se produit uniquement dans la zone d'irrigation où on produit actuellement des quantités considérables de blé farineux blanc. Que pouvons-nous faire à cet égard?

M. Lang: Je vais voir ce que la Commission canadienne du blé a à dire à ce sujet.

Le président: Merci, monsieur Hargrave. Pour ce qui est du rapport, acceptez-vous qu'il soit simplement distribué aux membres du Comité, car il est plutôt long et compliqué et parce qu'il faudrait le faire traduire?

M. McIsaac: Les 6 ou 7 premières pages, monsieur le président, fournissent les recommandations et le résumé, ce qui serait sans doute suffisant.

[Text]

The Chairman: Well, I will leave it with the Clerk and we will try to append as many pages as possible to today's proceedings. Would that be agreeable?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Benjamin: Be sure that everybody gets a copy.

The Chairman: And we will have it circulated. I would like to take this opportunity to thank the Minister and his officials, the members for their co-operation, the interpreters and the staff.

We will stand Votes 1 and 5.

Votes 1 and 5 allowed to stand.

The Chairman: This Committee is adjourned to the call of the Chair.

[Translation]

Le président: Je vais laisser le greffier s'en occuper et nous essayerons d'annexer autant de pages que possible au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui. D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Benjamin: Assurez-vous que tout le monde en obtienne un exemplaire.

Le président: Et nous le ferons distribuer. J'aimerais profiter de cette occasion pour remercier le ministre et ses adjoints, ainsi que les membres du Comité pour leur collaboration, sans oublier les interprètes et le personnel.

Réservons donc les crédits 1 et 5.

Les crédits 1 et 5 sont réservés.

Le président: Le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvel ordre.

APPENDIX "TC-9"

OPERATION AND MAINTENANCE OF
FROBISHER BAY AIRPORT BY CONTRACT

The following information is provided in response to questions raised by Mr. J. Murta, M.P. and reported in Hansard of June 8, 1978, concerning the contracting out of the operation and maintenance of the Frobisher Bay Airport and the impact of this decision with regards to the community and the safety of airport operations.

It was stated by Mr. Murta that the contracting out would increase the costs of operation and maintenance of Frobisher Bay Airport, as well as jeopardize services to the users. In addition, it was stated that the lives of the employees at the airport would be severely disrupted.

Question 1 Justification for Contracting

The operation and maintenance of Frobisher Bay Airport by contract has been under consideration for some time. As a result of changing conditions, it had become increasingly difficult to maintain competent staff at this Airport, and there was no prospect for improvement in the future. Preliminary studies were therefore conducted in 1974 and 1976, and both confirmed the feasibility of contracting out Airport operations and the possibility of realizing substantial savings over a period of time, while maintaining the same level of service.

Question 2 Position of Field Superintendent and Fire Chief:

With respect of the dual role occupied by the Field Superintendent and the Fire Chief, it is noted that at no other airport in Canada does the Fire Chief remain in his office 24 hours a day. The supervision to be provided for Emergency Services at this airport will be in accordance with the standards applied at all other Transport Canada airports. The Contractor's personnel will be trained by the Quebec Region Airport Emergency Services Specialist to ensure that this required level of Transport Canada standards are met. The airport manager, a Transport Canada employee, will have the on-going responsibility to ensure compliance by the contractor with this vital requirement.

Question 3 Union Representations and Staffing Action:

A number of meetings have been held between CATA Regional Officials, Union of Canadian Transport Employees and the personnel of the Frobisher Bay Airport.

APPENDICE «TC-9»

IMPARTITION DE L'EXPLOITATION ET DE LA
MAINTENANCE DE L'AÉROPORT DE FROBISHER
BAY

Les renseignements suivants sont fournis aux questions soulevées par M. J. Murta, député, et reportées dans le Hansard du 8 juin 1978 concernant l'impartition de l'exploitation et du maintien de l'aéroport de Frobisher Bay ainsi que les répercussions de cette décision sur la collectivité et la sécurité des activités de l'aéroport.

M. Murta avait déclaré que la mise en œuvre de cette décision entraînerait l'accroissement des coûts d'exploitation et de maintien de cet aéroport et compromettrait les services offerts aux usagers. Il a affirmé en outre que l'existence des employés à l'aéroport seraient sérieusement perturbée.

Question 1 Justification de l'impartition

Il y a déjà quelque temps que l'on envisage l'impartition pour l'exploitation et l'entretien de l'aéroport de Frobisher Bay. En effet, par suite de conditions changeantes, nous avons constaté qu'il était devenu de plus en plus difficile de maintenir un personnel qualifié à cet aéroport, ne voyant par ailleurs pas d'espoir de voir la situation s'améliorer. Deux études préalables ont par conséquent été effectuées en 1974 et 1976 et elles ont confirmé la rentabilité de l'impartition des activités aéroportuaires ainsi que la perspective de réaliser d'importantes économies après quelque temps, tout en maintenant le même niveau de service.

Question 2 Poste de surintendant de chantier et de chef du service d'incendie:

En ce qui concerne le double rôle que remplit le surintendant de chantier et le chef du service d'incendie, il est à noter que dans aucun autre aéroport du Canada le chef des pompiers ne reste-t-il dans son bureau 24 heures par jour. La surveillance nécessaire pour assurer les services d'urgence à cet aéroport sera effectuée conformément aux normes appliquées dans tous les autres aéroports de Transport Canada. Le personnel de l'entrepreneur sera formé par le spécialiste en matière de services d'urgence des aéroports de la région de Québec, afin de garantir le respect des normes de Transport Canada. Le directeur de l'aéroport, un fonctionnaire de Transport Canada, aura la responsabilité permanente de voir à ce que l'entrepreneur se conforme à cette exigence vitale.

Question 3 Représentations syndicales et dotation en personnel:

Quelques réunions ont déjà eu lieu entre les représentants régionaux de l'ACTA, l'Union canadienne des employés des transports et le personnel de l'aéroport de Frobisher Bay. La

Assurance was given by management that alternate employment would be provided for permanent employees. To date, all permanent employees have been offered employment, with the exception of one employee who has a medical disability.

Question 4 Budgetary Items:

TENDER SYNOPSIS

Tenders for this work consisted of the following:

1) LABOUR COSTS:

Field superintendent and fire chief, master mechanic, heavy equipment mechanic operator, heavy equipment operator electrician, general duty tradesman, cleaner, and clerk.

2) OTHER EXPENSES:

Isolation allowance, insurance and security, and others. N.B. "Others" include housing subsidy, travel expenses, administration, profit, etc.

The following firms submitted bids:

1) THE TOWER COMPANY (1961) LTD.

2) BEST CLEANERS AND CONTRACTORS LTD.

3) SINTRA INC.

	Tower		Best		Sintra	
	Labour	Other	Labour	Other	Labour	Other
1978/79	192,081.00	66,036.00	212,939.62	154,920.00	515,683.00	324,000.00
1979/80	201,144.00	69,084.00	225,765.94	160,920.00	584,616.80	356,400.00
1980/81	211,590.00	72,276.00	239,290.20	166,920.00	644,379.00	392,040.00
Sub total	604,815.00	207,396.00	644,995.76	482,760.00	1,744,578.80	1,072,440.00
Total	812,211.00		1,160,755.76		2,817,018.80	

The lowest bidder, The Tower Company, did not include costs for "Isolation Allowance" since it is their intention to employ local labour. It should be noted that Best included a total cost of \$36,000.00 and Sintra \$695,100.00 for Isolation Allowance.

Question 5 Tower Foundation Organization:

Tower Company (1961) Limited is not a subsidiary company but is involved in a joint venture with the Foundation Company of Canada Limited since 1964 for the purpose of the operation and maintenance of arctic sites. The Tower Company (1961) Limited was incorporated in 1961, and is

direction a donné aux employés permanents l'assurance qu'on leur trouverait un autre emploi et jusqu'à ce jour, tous les employés permanents ont reçu des offres d'emploi, à l'exception d'un seul qui souffre d'une invalidité médicale.

Question 4 Postes budgétaires:

RÉSUMÉ DE L'APPEL D'OFFRES

Les éléments de l'appel d'offres pour ces travaux étaient les suivants:

1) COÛT DE LA MAIN-D'ŒUVRE:

Surintendant du chantier et chef du service d'incendie, contremaître mécanicien, opérateur mécanicien de machines lourdes, opérateur électricien de machines lourdes, hommes de métier des services généraux, nettoyeur et commis.

2) AUTRES DÉPENSES:

Allocation d'isolement, assurance et sécurité, et autres. Note. «Autres» comprend une aide à l'hébergement, les frais de déplacement, l'administration, les profits, etc.

Voici le nom des entreprises qui ont soumissionné:

1) THE TOWER COMPANY (1961) LTD.

2) BEST CLEANERS AND CONTRACTORS LTD.

3) SINTRA INC.

	Tower		Best		Sintra	
	main-d'œuvre	autres	main-d'œuvre	autres	main-d'œuvre	autres
1978-1979	192,081.00	66,036.00	212,939.62	154,920.00	515,683.00	324,000.00
1979-1980	201,144.00	69,084.00	225,765.94	160,920.00	584,616.80	356,400.00
1980-1981	211,590.00	72,276.00	239,290.20	166,920.00	644,379.00	392,040.00
Sous-total	604,815.00	207,396.00	644,995.76	482,760.00	1,744,578.80	1,072,440.00
Total	812,211.00		1,160,755.76		2,817,018.80	

Le moins-disant, la société Tower Company, n'a pas inclus le coût de «l'allocation d'isolement», puisqu'elle a l'intention d'embaucher de la main-d'œuvre locale. Il faudrait signaler que le coût total de cette allocation s'élevait à \$36,000 et à \$695,100 respectivement pour les sociétés Best et Sintra.

Question 5 L'organisme Tower-Foundation:

La société Tower Compaaany (1961) Limited n'est pas une filiale mais, depuis 1964, elle participe à une entreprise commune d'exploitation et de maintien d'installations arctiques avec la société Foundation Company of Canada Limited. La Tower Company (1961) Limited qui a été constituée

under the guidance of three (3) directors having their corporate address at 1390 Sherbrooke Street West, Montreal, Quebec.

Question 6 Advance Knowledge of Tender Award:

Treasury Board Minute 757721 dated June 1, 1978 provided the authority to enter into contract with The Tower Company (1961) Limited for the operation and maintenance of the Frobisher Bay Airport in their tendered amount of \$812,211.00 (estimated) for a three (3) year period. Consequently, on June 6, 1978 an award telegram was forwarded to the firm advising them accordingly.

The contract was awarded subsequent to a public tender call. Twelve proposed bidders obtained plans, specifications and tender documents. Bids were opened publicly on March 23, 1978 at 15:00 hours. Since this was a public tender call in accordance with the Government Contract Regulations, bid results were made public. Therefore, it is possible that Eastern Provincial Airways became aware of the results of the bids as early as April 20th, 1978 and further assumed that a contract would be awarded to The Tower Company, the lowest bidder.

en corporation en 1961 est administrée par trois (3) directeurs dont l'adresse administrative est le 1390 Ouest, rue Sherbrooke, Montréal (Québec).

Question 6 Connaissance anticipée de l'adjudication de l'appel d'offres:

La décision 757721 du Conseil du Trésor en date du 1^{er} juin 1978 a autorisé la passation d'un contrat avec la société Tower Company (1961) Limited pour l'exploitation et la maintenance de l'aéroport de Frobisher Bay pour le montant soumissionné de \$812,211 (estimation) et pour une période de trois (3) ans. C'est ainsi que le 6 juin 1978 un télégramme a été adressé à l'entreprise l'informant que le contrat lui avait été adjugé.

Ce contrat a été adjugé à la suite d'un appel d'offres ouvert. Douze soumissionnaires ont obtenu les plans et devis et les documents de soumissions. L'appel d'offres a été ouvert publiquement le 23 mars 1978 à 15 heures. Puisqu'il s'agissait d'un appel d'offres ouvert, le résultat des soumissions a été rendu public conformément aux règles du gouvernement sur les contrats. Il est donc possible que la société Eastern Provincial Airways ait connu le résultat des soumissions dès le 20 avril 1978 et ait par la suite supposé que le contrat serait adjugé à The Tower Company, le moins-disant.



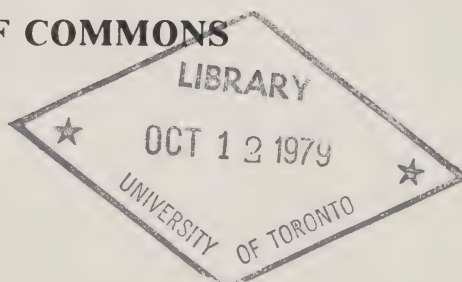
CANADA

INDEX

STANDING COMMITTEE ON

Transport and Communications

HOUSE OF COMMONS



Issues 1-37

•

1977-1978

•

3rd Session

•

30th Parliament

Chairman: Mr. John Campbell

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Hull, Québec, Canada K1A 0S9, at 5 cents per copy or \$3.00 per session

INDEX

HOUSE OF COMMONS COMMITTEES—OFFICIAL REPORT

THIRD SESSION, THIRTIETH PARLIAMENT

Abbreviations: A.=Appendices. Amdt.=amendment. M.=motion. S.O.=standing order.

DATES AND ISSUES

—1977—

November: 15th, 1; 28th, 1; 29th, 2.
December: 1st, 3; 5th, 4; 15th, 5.

—1978—

January: 26th, 6; 30th, 7; 31st, 8.
February: 6th, 9; 9th, 10; 14th, 11; 21st, 12.
March: 7th, 13; 9th, 14; 15th, 15; 16th, 16.
April: 3rd, 17; 4th, 18; 5th, 19; 6th, 20; 12th, 21; 13th, 22; 19th, 23; 20th, 24; 24th, 25; 26th, 26; 27th, 27; 28th, 28.
May: 25th, 29; 29th, 30; 30th, 31.
June: 1st, 32; 7th, 33; 8th, 34; 12th, 35; 13th, 36; 15th, 37.

Accidents, *see* Air transport; Transportation

Aeronautics Bill (amdt.)—C-4. Minister of Transport
 Consideration, 5:4-25; 6:4-34; 7:4-7; 8:4-38; 9:4-32; 10:4-26;
 11:4-24; agreed to, 12:6-35
 Clause 2, amdts. (Mr. Lapointe), 12:20-3, 29-31, agreed to, 4-5
 Clause 2, amdt. (Mr. Mazankowski), 12:3-4, 25-9, negated, on
 recorded division, 4
 Clause 4, amdts. (Mr. Lapointe), 12:31-4, agreed to
 Clause 7, negated, 12:34
 Report to House, with amdts., 13:4-5

Air Canada

Commercial viability and profitability, 13:13-4
 Fares, joint, EPA, 13:15-6; 31:16
 Legislation, Bill C-3, provisions for competition, etc., 28:6-7
 Liquor sales, Ont. flights, temporary suspension by provincial liquor
 board, 2:33-4
 Moscow and Prague flights cancelled, lack of passengers, pooling
 arrangement, 13:23-4
 Reservation system, VIA Rail Canada Inc., inclusion, 1:16
See also Eastern Provincial Airways—Routes

Air traffic control

Official languages policy, dispute, 34:12
See also Airports

Air transport

Accidents, 29:14
 Cranbrook, B.C., investigation, etc., 11:16-23; 12:13, 18-9; 34:5-9
 Inquiry boards, 6:22; 7:4-5; 8:5, 8-9; 34:4-5
See also Transportation—Accidents, Independent investigation
 board
 Pickle Lake, Ont., report, conclusion, etc., 34:6
 Rimouski, Que., May 24/73 crash, 2:5; 34:6
 St. James, Man., June 24/72 crash, 2:5
 Atlantic provinces, policy, licence applications, EPA submission,
 CTC decisions, etc., 2:9-11; 3:25; 13:15
 Charter operations, CTC balancing with scheduled operations,
 2:18-9
 Flight levels, assigning, 11:12-3
 General aviation study, 9:19-20
 Legislation, government amdts. to Bill C-4, 9:5-7
 Legislation, organizations appearing
 Canadian Air Line Pilots Association, 7:4-7; 8:5-26
 Eastern Flying Services Limited, 6:21-33
 Owners and Pilots Association, 8:26-38
 Thunder Bay, City of, 6:4-21
 Prairie regional service, CTC hearings, 3:19-20; 31:17-8
 Quebec, Gaspé, Îles de la Madeleine, subsidies, EPA, DASH 7
 service, etc., 34:9-11
 Regional and third level service, rationalization, 3:25-6; 29:14
 Regional and third level service, subsidy program, 3:12-3, 23-4
 Regulations, appealing, 9:21-2
 Regulations, implementing, 9:22
 Safety regulations
 Arbitration provisions, 6:22-3
 Civil liberties, 2:9; 12:11
 Electronic performance monitoring, 11:9-10
 Enforcement, 6:27; 12:6-12, 16-8
 Navigational aids, inadequacy, 29:14; 34:7-8
 Northern Ont., Association of Treaty Indians report,
 recommendations, 34:5-8, 28
 Northwestern Ont., alleged political interference, etc.
 Bolduc (Transport Department) directive to safety inspectors,
 etc., 2:5-8; 29:14; 34:5
 Committee requesting as witness, 2:25-31; not in order, 3:5
 Committee requesting inquiry, 3:6-8; not in order, 4:5-6
 Slaughter-Carswell report, etc., 2:4-5; 8:18

Air transport —Cont.

STOL systems, intercity routes, etc., 2:20; 8:33
 User pay concept, competition and commercial viability, 6:32-3

Aircraft

DC-10, flight testing by Transport Department, 11:8-11, 18-9
 Emergency locator transmitters, mandatory usage, 6:28, 31-2; 29:15
 Excise tax, 9:20
 Manufacture and maintenance, regulations, 12:31-2
 Private, liability insurance, mandatory, 6:22; 8:29-30, 34-5; 10:4-5
 Private, number, 8:32

Airlines

Air Gaspé Inc., licence not used, CTC cancellation policy, 3:20-1
 Eastern Flying Services Limited, licences, applications, etc., 6:23-5
 Licensing regulations
 Appeal provisions, 6:29-30; 8:7-8
 Effects on industry, 6:24-5, 28-9
 Inspection rights, 6:22
 Public convenience and necessity requirements, 5:11-3; 9:26-9;
 10:9, 14; 12:34
 Terms and conditions, applying to existing licences, 6:22
 Newfoundland-Labrador, CTC hearings, President Benson
 presence, 32:31-2
 Schedules, practicality, examination by CTC, 32:38-9
 Unlicensed carriers, northern Man., 5:6-7
 Anish Eninio-Pimanagan Inc., 3:7-12
 Wegetaywind Inc., CTC application, 3:11
See also Air Canada; CP Air; Eastern Provincial Airways;
 Quebecair

Airports

Air traffic control, circumstances requiring, costs, etc., 11:20-2;
 12:12-3; 29:12
 Atlantic provinces, \$11 million improvement program, 29:10-1
 Bonaventure, Que., improving, 34:11
 Car rental concessions, 29:15
 Dawson Creek, B.C., safety measures, ground/air communications,
 firefighting equipment, 34:25-7
 Facilities, availability to small carriers, 6:30-1
 Facilities, federal, lease increases, 6:31
 Frobisher Bay, N.W.T., maintenance and operations workers,
 lay-offs, government contracting out, irregularities, fire hazard,
 34:16-7; 37:64-6
See also Appendices
 Gander, *see below* Soviet and Cuban troops
 Radio services, weather stations providing, 12:13-4
 Remote, establishing, B.C., etc., 12:14-5
 Safety standards
 Firemen on duty, performing related services, paramedics, etc.,
 6:27, 31-2
 Municipal airports, 11:13-6
 Noise pollution, flight path hazards, etc., 6:20-1
 Soviet and Cuban troops, landing and refueling
 Dorval, 13:22-3
 Gander, Nfld., 13:31
 Mirabel, 13:32-5
 Soviet and Czechoslovak aircraft, technical stopovers, CTC
 permission, 32:32
 User charges
 Arrears, penalties, interest charges, security bonds, liens on
 aircraft, etc., 5:19-20; 6:22; 8:31; 9:7-8
 Foreign airlines, en route facilities and telecommunications
 fees, court proceedings, etc., 5:13-4, 17-9; 9:23-5, 31-2;
 10:6-26; 11:4-8, 11-2, 19-20, 23-4; 12:23-4
See also Appendices
 Light private aircraft, farmers, etc., exemption, 8:31-2; 9:8-10,
 15; 12:29-31

Airports —Cont.User charges—*Cont.*Arrears, penalties, interest...—*Cont.*

Statistical breakdown, 5:18

Consultations, 8:37-8; 9:7, 13-4, 21-3; 12:20-3

En route facilities, 5:14-5

See also above Arrears, Foreign airlines

Gasoline concession charges, 5:7-8; 9:19-20

Light private aircraft, 12:15-6

Peak period fees, 8:27-30, 33-7; 9:12-3

Rates, equitable, determining, etc., 5:15-7; 6:25-7; 8:36

Rates, per passenger basis, 8:32-3

Regulations, making subject to negative resolution of House, 12:25-9

See also Aeronautics Bill

Winnipeg, firefighting operations, contracting out, fire hazard, 37:64-5

Winnipeg, safety regulations, aircraft access to Air Canada hangar, 37:63-5

Zoning regulations, land use, future expansion, expropriations, etc.

Appeal provisions, 6:11, 14-6; 9:17-8, 30

Compensation, 5:9-10; 6:9-10, 17; 9:18, 30-1; 12:32-3

Land titles, information concerning, federal jurisdiction, 6:19-20

Notification, newspaper vs individual notices, provincial legislation, etc., 6:5-11, 16-7; 9:16-7, 29-31; 12:33-4

Protection area, government control, governor in council, transport minister, etc., 5:8-9, 20-5; 6:5, 11

Protection area, property owners, consultation, 6:6

See also Aeronautics Bill; Thunder Bay, Ont.*See also* Edmonton; Montreal; Thunder Bay, Ont.; Toronto**Alberta, see** Coal; Grain; Postal service**Alexander, Mr. Lincoln** (Hamilton West)

Post Office Department

Crown corporation, establishing, 35:35-6

Estimates, 1978-1979, 35:17-8, 21, 34-9

Labour-management relations, 35:36, 39

Postal rates, 35:38

Postal service, 35:34-8

Anderson, Professor Fred (Chairman, Prairie Rail Action Committee)References to Mr. Anderson, *see* Grain—Hall (Emmett) report

Transport estimates, 1978-1979, 37:5-42

Anderson, Mr. Hugh (Parliamentary Secretary to Minister of

Fisheries and the Environment)

Grain, shipments, Vancouver terminal situation, 36:14-5

Transport estimates, 1978-1979, 36:14-5

Andre, Mr. Harvie (Calgary Centre)

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts

Bill, 22:10-2

Point of order—witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Mazankowski), 22:10-2

Appendices

Airport, Frobisher Bay, N.W.T., operation and maintenance by contract, 37A:1-3

Airports, user charges, background paper, "North Atlantic en route fee, polar route fee and Telecommunications fee", 11A:1-8

Canadian National *pro forma* financial statements—1977-82, 25A:2

Canadian National Railways

Comparison with CP Rail, figures, 19A:1

Questions to Mr. Bandeen, answers by Mr. Bandeen, 18A:1-5

Subsidies, accounting errors, 1974-1975, 3A:1-10

Summary of Capital Revision Act (1952), supporting data to memorandum on capital structure, 28A:1-4

Appendices —Cont.Canadian National Railways —*Cont.*

System summary, expenditures, 5 year projection, 26A:1

Grain, Hall (Emmett) report, \$100 million rehabilitation program, 1977-1978, breakdown, 3A:11-2

Atlantic Pilotage Authority

Deficits, tariffs, over-staffing, etc., 16:4-5, 12-3

Estimates, 1978-1979, 16:4-16

Vessels, number adequate, 16:11

See also Pilotage**Atlantic provinces**

Transportation, federal expenditures, \$50 to \$60 million, 30:27

Transportation, rail vs truck, 18:54; 21:26

See also Air transport; Airports; Canadian National Railways—

Capital structure, Legislation; Eastern Provincial Airways;

Freight rates; Highways and roads; Pilotage; Railways—

Passenger service; Trans-Canada Highway; VIA Rail Canada

Inc.—Routes and services

Auditor General, see Canadian National Railways—Accountability**Automation, see** Post Office Department**Baker, Mr. George** (Gander-Twillingate)

Airlines, 32:31

Airports, 13:31; 32:32

CN Marine, headquarters, 18:29-30

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts

Bill, 18:29-31, 56-9

Ferry service, Nfld., 13:29-31; 18:57-9

Icebreakers, assignment, government priorities, 15:28

Icebreakers, Nfld., reassignment from other regions, 13:30; 15:13-5, 28

Newfoundland-Labrador, transportation, Sullivan commission, 18:31, 56-9

Search and rescue, 15:27-8

Transport estimates, 1977-1978, supplementary (B), 13:29-31

Transport estimates, 1978-1979, 15:13-5, 27-8; 30:22

Bandeen, Mr. R.A. (President and Chief Executive Officer, Canadian National Railways)

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts

Bill, 17:5-7, 10-38; 18:5-65; 25:9-38; 26:4-25, 28-41; 27:7-9,

16-21, 28-9

Bawden, Mr. Peter (Calgary South)

Aeronautics Bill, 6:23-5, 33

Bechard, Mr. Albert (Bonaventure-Iles de la Madeleine)

Air traffic control, 34:12

Air transport, Que., Gaspé, Iles de la Madeleine, 34:9-11

Airports, Bonaventure, Que., improving, 34:11

Canada and Gulf Terminal Railway, existence, 32:24

Canadian National Railways, 34:22

Eastern Provincial Airways, 32:36

Grain elevators, Yorkton, Sask., 37:41-2

Point of order—motion, spontaneous, translation lacking, admissibility, 30:6-8, 21-2

Quebecair, 32:36

Transport Commission estimates, 1978-1979, 32:24, 36

Transport Department estimates, 1978-1979, 30:6-8, 21-2; 34:9-12, 18, 22; 37:41-2

Bell Canada

Accountability, parliamentary control, 20:13-4

Borrowing powers, shareholder approval, etc., 20:8-11

Capitalization, 20:8, 12

Corporate acquisitions, negative resolution procedure proposals, 20:12-3

Bell Canada—Cont.

Corporate powers, altering by letters patent, 20:8-9
 Corporations Act, implementing, 20:9
 Non-voice data transmission services, 20:12
 Rate increases, interest for overdue payments, 20:9
 Stock, dividends, shareholders, etc., 20:8-15

Bell Canada Bill—C-1001. Mr. O'Connell

Consideration, 20:7-18, agreed to, 17
 Clause 2, amdt. (Mr. O'Connell), 20:17, agreed to
 Clause 4, negatived, 20:17
 Clause 6, amdt. (Mr. O'Connell), 20:17, agreed to
 Report to House, with amdts., 20:4

Benjamin, Mr. Les (Regina-Lake Centre)

Aeronautics Bill, 5:5-10; 6:13, 18-20, 31-4; 8:4, 8-10, 23-4, 30, 34-6;
 10:21-6; 11:5-8, 23-4

Air transport, 2:20; 6:32-3; 8:8

Aircraft, 8:34-5

Airports

Facilities, federal, 6:31

User charges, 5:7-8; 8:35-6; 10:21-6; 11:5-8, 23-4

Zoning regulations, 5:8-10; 6:19

CP Rail, accountability, parliamentary control, 22:15-6

Canadian National Railways

Accountability, parliamentary control, etc., 22:16-7

Annual report, referring to Committee, 27:31, 34

Branch line abandonment, western provinces, 25:23

Capital stock, sale to public by order in council, 26:28-9; 27:22-3

Capital structure, revision, 18:63-5, 23:19

Commercial vs public utility functions, 18:59-60; 23:20

Employees, 25:20

Grain transportation, 25:20

Income tax, corporate, deferrals, 25:22

Pension fund, 19:17-9; 25:36-7

Rolling stock, box cars, 34:22-3

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts

Bill, 18:49, 59-65; 19:17-23; 22:15-7; 23:18-21; 25:20-3, 36-7;
 26:12, 28-30; 27:21-3, 31, 34

Churchill, Man., CNR branch line, rebuilding program, 13:29

Commuter services, 2:20

Freight rates, 36:16-7, 46-7

Grain, 2:23, 35; 25:20-1; 34:15; 37:57-9

Grain elevators, 13:25-8; 36:46; 37:42, 59-60

Point of order—witnesses, appearance before Committee,

requesting, M. (Mr. McKenzie), 2:27; inquiry, requesting, M.,
 3:18; 4:6-13; inquiry, requesting, 19:21-3; witnesses, appearance
 before Committee, requesting, M. (Mr. Mazankowski), 22:15-7;
 reports, annual, automatic referral proposed in amdt. to bill,
 27:34

Post Office Department estimates, 1978-1979, 35:17-20, 26-7, 39-40

Post Office Department, labour-management irritants, 35:18-20

Postal service, 35:17-8

Potash, rail transport, delays, 25:21-2

Prince Rupert, B.C., port, development, grain shipments, 18:26

Railways, 1:21, 39-40; 2:21-3, 35-6

Branch lines, grain dependent lines, abandonment, etc.

Prairie Rail Action Committee recommendations, closures,

34:12-5; 36:16-8; 37:13-6, 34-7

Right-of-way lands, 2:34-5

Subsidies, funds diverted, 18:61-3

Three categories, 36:15-6; 37:35-8

Pension Benefits Standards Act, 19:21

Pension funds, unfunded liabilities, government loans to cancel,
 19:19, 23; 23:18-9

Relocation and crossing program, transfer of funds, 13:26-7

Rolling stock, box cars, shortages, company accountability,
 37:57-8

Benjamin, Mr. Les—Cont.

Search and rescue, 6:31-2

Thunder Bay, Ont., 5:10; 6:18

Transport Commission estimates, 1977-1978, supplementary (A),
 3:16-8, 28-30

Transport Department estimates

1977-1978, supplementary (A), 1:20-4, 39-41; 2:18-23, 34-6;

4:6-7, 10-3

1977-1978, supplementary (B), 13:25-9

1978-1979, 29:23-5; 34:12-5, 22-4; 36:8, 15-8, 46-7; 37:11-6,

34-8, 42, 56-60

Transportation, 1:21

Accidents, 8:9-10, 24

Trucking industry, 3:28-30

VIA Rail Canada Inc., 1:20-4, 39-41; 2:19-20; 3:16-8; 4:6-13

Benson, Hon. E.J. (President, Canadian Transport Commission)

Transport Commission estimates, 1977-1978, supplementary (A),
 3:9-29

Transport Commission estimates, 1978-1979, 31:4, 8-19; 32:5-41

Bills, see titles of particular bills

C-4. Aeronautics Act amdt. Minister of Transport

C-17. Canadian National Railways Capital Revision and

Railways Acts amdt. Minister of Transport

C-1001. Bell Canada. Mr. O'Connell

Bread, see Grain—Prices**Brisco, Mr. Robert** (Kootenay West)

Post Office estimates, 1978-1979, 33:23-7

Postal service, money packets for lottery tickets, 33:24-6

British Columbia, see Air transport—Accidents; Airports; Fruit and vegetables**British Columbia Development Corporation, see Prince Rupert, B.C.—Port, development****British Columbia Railway**

Northern line, abandonment proposal, northwestern rail authority,
 establishing, etc., 23:11-3; 25:27-8

See also Canadian National Railways—Rolling stock

Bryden reports

References to Mr. Bryden, 13:28-9

See also Grain elevators—Yorkton

Buses

Lloydminster, Sask., Greyhound service, complaints, 3:27

See also Canadian National Railways—Newfoundland; VIA Rail
 Canada Inc.—Routes and services, Intercity

Bussieres, Mr. Pierre (Portneuf)

Aeronautics Bill, 5:23-5

Airports, 5:23-5

CP Ships, operations, transferred from Quebec City, 14:14

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts
 Bill, 18:19-20; 22:21

Ferry service, CN Marine, vessels, purchase, foreign vs Canadian,
 etc., 18:19-20

Harbours Board estimates, 1977-1978, supplementary (B), 14:14-5

Harbours Board, Inter-port Co., financial involvement, 14:15

Icebreaking, 15:19-20

Montreal, port, longshoremen's dispute, negotiations, 14:15

Point of order—witnesses, appearance before Committee,
 requesting, M. (Mr. Mazankowski), 22:21

Quebec City, forest products terminal, viability, Inter-port Co.
 involvement, 14:14-5

Transport estimates, 1978-1979, 15:19-20

CN Marine

Headquarters, operating divisions, senior staff in Nfld., 18:29-30
See also Ferry service

CN Tower, Toronto, reference to, 25:16

CP Air

Licences, consolidation, application before CTC, 32:5-8
 Thunder Bay service, CTC application, 3:15-6

CP Rail

Accountability, parliamentary control, etc., 22:15-6
 Nationalization, merging with CNR, 18:13-4; 28:23
 Pension fund, unfunded liability, 19:9, 14
See also Railways—Pension funds
See also Canadian National Railways—Capital structure,
 Legislation; Grain—Railway box cars—Transportation

CP Ships, operations transferred from Quebec City to Montreal, 14:14

CUPW, *see* Canadian Union of Postal Workers

Calgary, *see* Postal service—Complaints, Medicine Hat area

Campbell, Mr. John (LaSalle-Emard-Cote St. Paul)

Aeronautics Bill, 5:4-5; 12:25-8
 Airports, user charges, 10:20-1
 Atlantic Pilotage Authority estimates, 16:12-3
 Bell Canada Bill, 20:7
 Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts
 Bill, 19:16, 20-2
 Election as Chairman, 1:6
 Montreal, Mirabel international airport, 13:32
 Railways, Pension Benefits Standards Act, 19:20-2
 Search and rescue, 15:22-3
 Shipping, tanker traffic, Saint John, N.B., 16:12
 Transport estimates, 1977-1978, supplementary (B), 13:32
 Transport estimates, 1978-1979, 15:22-3

Canada and Gulf Terminal Railway, existence, 32:24

Canadian National Railways

Accountability, parliamentary control, Auditor General, requesting
 presence before Committee, etc., 22:4-31; 23:4-6, 17, 24-5;
 24:9-12; 25:5-8; 26:18; 27:25-6; 28:7-8, 16
 Ministerial control, 24:6-7
See also below Management
 Annual report, recapitalization considered, 23:21
 Annual report, referring to Committee, 23:6-7, 17-8; 24:8-9;
 27:14-6, 25-6, 31-4
 Atlantic provinces, operations, projected expenditures, etc., 18:52-4;
 23:7
See also below Capital structure, Legislation
 Audit, Coopers and Lybrand accountants, Auditor General
 involvement, etc., 25:32-3; 26:5-7, 13, 19-21
 Belleville, Ont., underpass, funding delayed, UTAP, etc., 27:13-4
 Belleville, Ont., work force reductions, 27:16-7
 Branch line abandonment, 26:28
 Chizel Lake line, Man., 17:30-1
 Western provinces, representations to the Prairie Rail Action
 Committee, 25:23
See also Railways
 Capital requirements
 Financing, outside money markets, interest paid, 18:15-6, 63-4;
 25:19-20; 26:7-8
 Private sector
 Air Canada factor, 23:15-6
 Government guarantee on borrowings, 23:24; 24:5-6, 14-5
 Negotiations, *pro forma* balance sheets, availability to
 Committee, 23:23-4
 1978-1982, projections, 24:7

Canadian National Railways—Cont.

Capital stock, sale to public by order in council, 26:28-30; 27:22-3
 Capital structure, revision
 Debt-equity ratio, 17:26-8; 18:7, 18-9; 22:9, 12-4; 23:19-20; 24:22;
 26:10-1, 23-4; 27:24-5; 28:8, 12-4
See also below Comparison with CP Rail
 Debts, 18:27; 26:24; 27:18
 Consolidation, after \$808 million converted to equity, 18:51
 Inherited, 17:28-9; 21:6
 Repayment to government, 18:51; 21:10
 \$808 million, conversion to common stock, 17:5, 24; 18:6;
 23:22-3; 28:13-5
 Depreciation, \$808 million, unrecorded, etc., 17:26-9; 21:5-8;
 24:23-6; 26:10; 28:9, 14-6, 19
 Government savings resulting, 18:39-40; 21:6; 23:13-4; 25:13, 31;
 27:10-2; 28:7-9
 Legislation
 Advantages, delays, etc., 17:5-7; 19:14-5; 21:5-6, 9-10; 22:10,
 19, 23; 24:7; 25:29; 28:7, 10-2, 22-3
 Atlantic provinces, effect, 18:55; 23:7
 Background, etc., 28:18-9
 CP Rail, competition, impact, 17:24-5; 28:22
 CP Rail, trucking operations, competition, impact, 21:15
 Communications industry, competition, impact, 22:21-2
 Itemization of accounts, 27:26-7; 30:28
 Organizations appearing
 Canadian Railway Employees' Pension Association, 19:5-23
 Trucking Association, 21:5-29
 Passage, time frame, 25:6-8, 13-4
 Private sector, competition, impact, 21:12-4; 22:22; 23:21-2;
 28:10-2, 23
 Referring to Transport Commission, 21:11
 Trucking industry, competition, impact, 18:27; 21:9-10, 17,
 23-4; 22:22; 23:22; 25:8, 14-7; 27:23-4; 28:6
 1952, supporting data, etc., 28:16-7
See also Appendices
 Pension fund, unfunded liabilities, government loans, etc., *see*
 Railways—Pension funds
 Preferred stock, government purchase, interest paid, 17:19;
 18:16-7, 56, 63-5; 23:13; 27:13, 18; 28:8-9
 Profits, 20% as dividend paid to Receiver General, 18:16-7, 64-5;
 28:8, 19-21
 Recapitalization, future, management suggestions to avoid, 17:33
 Commercial viability and profitability, increase in productivity,
 13:13; 17:29-30; 24:15-6; 25:30-1
 Commercial vs public utility functions, 18:59-60; 21:27-8; 22:13-4;
 23:20-1; 24:16
 Comparison with CP Rail, 18:41, 65
 Debt-equity ratio, 17:24-5
 Employees, number, 18:41-2
 Freight costs/gross-ton mile, 18:43-4
 Income tax arrangements, 17:25-6
 Operating ratio, 18:42-4
 Road maintenance costs, 18:44-5
 \$100 revenue compensation, 18:42
 Costing data, freight rates, 32:29
 Dalhousie, N.B. rail spur, 18:14-5
 Dauphin constituency, Man., trucking operations, monopoly, CTC
 regulating, 31:16
 Debts, *see above* Capital structure
 Decentralization, 18:13
 Derailment operations, Campbellton-Chaleur area, N.B., lay-offs,
 17:35-7; 18:12
 Employees, number, lay-offs, hirings, etc., 17:23-4; 25:20-1; 26:31-3
 Expenditures
 By region, 17:18; 18:28-9

Canadian National Railways—Cont.

Expenditures—Cont.

- Projections, 17:32-4; 18:7, 27-8; 21:11-2; 25:9-11; 26:24-7; 28:13, 17
 - Northwestern region, 25:26
 - Telecommunications, 25:10
- Rideau area, Ont., 27:16
- Western provinces, 23:10-1
- 1952-1976, 17:38; 18:5-6; 21:7-8; 28:17
- See also* Appendices and *see also below* Trucking operations
- Express service, small communities, dependency, deficits, cut-backs, 5 year plan, etc., 17:12-5; 18:20, 23; 26:34-7
- Financial statement, *pro forma*, 25:25-7
- See also* Appendices
- Freight operations, service, competition, trucking, etc., 17:20-3; 18:20-2
- Government support measures, 28:21-3
- Grain, transportation, hopper cars, etc., 25:11, 20; 27:19-20; 28:23
- Hotel operations, 26:33-4
- Income tax, arrangements, *see above* Comparison with CP Rail
- Income tax, corporate, deferrals, payments, capital cost allowances, 25:22-3; 26:8-10
- Investment return, 25:28-9
- See also below* Trucking operations
- Management, financial administration, control, accountability to Parliament, 17:34-8; 22:24, 30-1; 25:28; 28:17
- New Brunswick, Juniper station, operations, 17:20
- Newfoundland, bus jurisdiction transferred from Public Utilities Commission to CTC, fare increases, CTC decision delay, 30:33-5; 37:56
- Newfoundland, losses in operations, *see below* Profits
- Northern operations, extending, consultations, etc., 25:25
- Operations, profit centres, 17:15-7, 20
- Passenger services
 - Cause of residual financial loss, 18:25-6
 - Discontinuation, savings, investing, 18:25
 - Transfer to VIA Rail, impact, 26:17-9, 24
- See also below* Profits
- Pension fund
 - Administration by company, investment management, 19:8-11; 25:7
 - Contributions, employee and company, deposit in fund within 30 days, etc., 19:17-9; 25:26
 - Hall (Noel) report, recommendations, statements, etc., 17:11; 18:8; 19:8-9; 25:35-6
 - Actuarial services employed, possible bias, 19:12
 - Heritage fund, establishment, 17:11; 19:14-7; 25:35
 - Transfer of funds to independent trust company, opposition by company and union, 19:8-10; 25:7
- Liability of CNR, \$1.07 billion, non-payment preventing pension adjustment, etc., 17:10-1; 18:8-11, 32-5; 19:5-7, 13-6; 24:18-20; 25:32-7; 26:4-5; 28:9
- Government loans to cancel, *see* Railways—Pension funds
- Management press release *re* misleading statements in Committee, 27:7-9
- Pensions
 - Historical aspects, 19:17
 - Increasing, indexing, COLA, etc., 25:35-8
 - Letter from Canadian Railway Employees' Pension Association, 17:8-9
- Profits, 1977, profit projections, 17:38; 18:6-7, 17-8, 26-7, 36-8; 21:8-10; 24:7, 23; 26:15-6; 28:17-8, 21
- "Break-even" proposition, 18:17
- Freight rates, grain adjustment, impact, 18:37; 21:9; 24:21; 28:10-1, 21
- High levels, public pressure, 18:18-9; 25:16-7; 28:18

Canadian National Railways—Cont.

Profits, 1977, profit projections,—Cont.

- Newfoundland operations, "loss obligation", removal, impact, 21:8-9
- Passenger services, transfer to VIA Rail, effect, 18:36-7; 21:9; 28:10-1
- See also above* Capital structure
- Rolling stock, box cars
 - Exchange with British Columbia Railway, etc., 26:21-2
- Lumber cars, tie-ups, 26:22-3
- Parkview, Sask., subdivision, 400 cars awaiting repairs, etc., 25:20
- Purchase, sale, leasing, etc., 26:13-4
- Shortages, cars in U.S., leasing to ConRail, etc., 18:19-21; 27:27-8; 32:40-1; 34:21-3
- Upgrading, 25:21
- See also* Potatoes; Railways—Branch lines
- Subsidiary companies, 25:31
- See also* Venezuela and *see also below* Trucking operations
- Subsidies, accounting errors, 1974-1975, 2:11-3; 3:13-4; 27:26
- See also* Appendices
- Trackage, double trackage program, 23:13; 25:10-1
- Trackage, road beds and grade improvement program, 18:38-9, 50; 24:22; 25:11; 27:25
- Traffic, revenue, increase in first quarter, 1978, 18:52
- Trailers, purchasing, Altona Homes, Man., bidding, etc., 27:20-1
- Trucking operations
 - Cross-subsidization from other operations, 25:12, 15
 - Expenditures, 26:37
 - Income tax, corporate, 21:11; 25:14-5
 - Investment return, 25:11-2
 - Piggyback services, containerization, competition factor, 21:15-7, 22-3; 25:17-8; 26:25-6
 - Subsidiary companies, selling and purchasing, 25:16-7, 23; 26:25, 37-8; 27:19-20
 - Volume, number of trucks, 25:13
- See also* Trucking industry—Saskatchewan and *see also above* Capital structure, Legislation; Dauphin constituency
- United States operations, government subsidy, 17:22-3
- User pay concept, 18:52, 55
- Western operations, grain, percentage of revenues, traffic and workload, 18:50
- Wrecking crews, equipping, 18:5
- See also* CN Marine; CN Tower; Cast North America Ltd.; Churchill constituency; Churchill, Man.; Commuter services; Ferry services; Railways—Pension Benefits Standards Act—Pension funds; Trucking Association; Trucking industry; VIA Rail Canada Inc.; Venezuela

Canadian National Railways Capital Revision and Railways Acts Bill (amdt.)—C-17. Minister of Transport

- Consideration, 17:5-39; 18:5-66; 19:4-23; 21:4-30; 22:4-31; 23:4-25; 24:5-29; 25:4-38; 26:4-41; 27:6-34; 28:6-24, agreed to, on recorded division, 24
- Clause 1, amdt. (Mr. Benjamin), 26:28-30; not in order, 27:3-4
- Clause 4, amdt. (Mr. Benjamin), 27:31-4, in order, 4-5, agreed to, 5
- Report to House, with amds., 28:24

Canadian Union of Postal Workers (CUPW), *see* Post Office Department—Inside workers—Labour-management relations**Cast North America Ltd., Montreal, steamship company, container operations, CNR investments, etc., 13:36-8; 21:17; 30:27; 32:22****Chairman and Vice Chairman, decisions and statements Bills**

- Amdts., amending act rather than bill, not in order, 27:3-4

Chairman and Vice Chairman, decisions and statements—Cont.**Bills—Cont.**

- Amdts., making regulations subject to negative resolution of House, in order, 12:27-8
- Discussion beyond scope, 24:19-20
- Inquiry, requesting, not in order, 4:3-6, 15
- Minister, resignation requested, M. (Mr. Mazankowski), beyond scope of order of reference, not in order, 30:3-4
- Minister, salary, reducing to one dollar, M. (Mr. Forrestall), statutory item beyond order of reference, not in order, 32:3, 19-20
- Motion similar to one previously defeated, 23:5-6; not in order, 24:3-4
- Questioning of witnesses, minister's prerogative to allow questioning of officials, 13:33-4
- Reports, annual, automatic referral proposed in amdt. to bill, in order, 27:4-5
- Witnesses, appearance before Committee, requesting, matter not within order of reference, not in order, 3:3-5

Churchill constituency, CNR passenger service, discontinuing, 17:31-2**Churchill, Man.**

- Canadian National Railways branch line, rebuilding program, Herchmer sub, 13:29; 17:12-4; 37:33
- Port development, dredging and lighting, facilities, grain shipments, etc., 14:19-20; 36:33
- Shipping season, extending, insurance rates, 14:20-1
- See also* Grain elevators

Coal

- Alberta, rail transportation, 26:39-41
- See also* Prince Rupert, B.C.

Collenette, Mr. David (York East)

- Aeronautics Bill, 8:10-1, 32-3
- Air Canada, 2:33-4
- Air transport, 2:18
- Aircraft, 8:32
- Airports, 8:32-3
- Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 18:23-6; 27:15, 32-3
- Commuter services, urban transportation assistance program, 2:17
- Election as Vice Chairman, 1:6; 29:13
- Point of order—witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. McKenzie), 2:27-8; reports, annual, automatic referral proposed, 27:32-3; estimates, consideration constrained due to Committee's schedule, 29:6-9; minister, resignation requested, M. (Mr. Mazankowski), 29:20; questioning of witnesses, listing of questioners, 33:8-9
- Post Office estimates, 1978-1979, 33:8-9, 16-20
- Toronto, 1:34-5
- Transport estimates, 1977-1978, supplementary (A), 1:32-5; 2:16-8, 27, 33-4
- Transport estimates, 1978-1979, 29:6-9, 16, 20
- Transportation, accidents, 8:10-1
- VIA Rail Canada Inc., 1:32-5; 2:16-7; 18:24

Commuter services, 23:23

- de Havilland Aircraft site, Downsview, Ont., CNR station, establishing, 27:30
- Urban transportation assistance program, \$230 million, 1974 election promise, implementing, 2:17-20; 13:21-2, 27; 29:10, 14
- See also* Montreal

Computers, see Grain—Railway box cars**Condon, Mr. J. Larry (Middlesex-London-Lambton)**

- Aeronautics Bill, 6:20-1; 9:6-10; 10:13
- Airports, 6:20-1; 9:8-10; 10:13

Condon, Mr. J. Larry—Cont.

- Point of order—quorum, lack of, M. cannot be put, 23:5; estimates, consideration constrained due to Committee's schedule, 29:8
- Railways, accidents, fencing in urban areas, 31:19
- Transport Commission estimates, 1978-1979, 31:19; 32:11
- Transport Department estimates, 1978-1979, 29:8

Cooper, Mr. G. (Executive Director, Rail Transport Committee, Canadian Transport Commission)

- Transport Commission estimates, 1978-1979, 31:8, 12

Corkery, Mr. J. C. (Deputy Postmaster General)

- Post Office estimates, 1978-1979, 33:14-5, 18-23, 26-31; 35:6-9, 12-7, 21-4, 27-8, 33-4

Corporations Act, see Bell Canada**Crosbie, Mr. John C. (St. John's West)**

- Canadian National Railways, Nfld., bus jurisdiction, fares, 30:33-5; 37:56
- Ferry service, Nfld., subsidies, 30:35-6
- Ferry service, Nfld., *William Carson* sinking, replacement, compensation, settlement of claims, 29:26-7; 37:53-4
- Newfoundland-Labrador, transportation policy, Sullivan commission, 37:53
- Pilotage, Atlantic provinces, fees, increasing, 29:28-9; 37:54-6
- St. John's, Nfld., port facilities, multi-purpose tug needed, 29:27
- Search and rescue, Nfld. operations, 29:28
- Shipping, vessel traffic management centre, Port aux Basques, Nfld., 15:9-12, 23-6
- Trans-Canada Highway, 29:27
- Transport estimates, 1978-1979, 15:9-12, 23-6; 29:25-9; 30:33-6; 37:53-6

Crown corporations

- Accountability, parliamentary control, etc., 22:7-13, 20, 27-30; 23:4-5, 16-7, 24-5; 27:25-6; 28:7-8
- Government recapitalization, 28:12-3
- See also* Foreign Investment Review Agency; Post Office Department; VIA Rail Canada Inc.

Cuba, see Airports—Soviet**Darling, Mr. Stan (Parry Sound-Muskoka)**

- Post Office estimates, 1978-1979, 33:13-6; 35:9-13
- Toronto, postal service, 33:13-5; 35:9, 12

Daudlin, Mr. Robert (Parliamentary Secretary to Secretary of State)

- Aeronautics Bill, 5:14-6; 6:28-30, 34; 7:5; 10:25-6; 12:30, 34
- Airlines, 6:28-9
- Airports, 5:14-6; 6:30; 10:25-6, 30, 34

Dauphin constituency, Man., see Canadian National Railways**Defence Department, see Search and rescue—Coast Guard****de Havilland Aircraft of Canada Limited, Downsview, Ont., see Commuter services****Dinsdale, Hon. W.G. (Brandon-Souris)**

- Point of order—questioning of witnesses, listing of questioners, 33:8-9
- Post Office estimates, 1978-1979, 33:8-12, 17; 35:4-7, 40

Divisions recorded

- Aeronautics Bill, amdt. 12:3-4
- Canadian National Railways Capital Revision and Railways Acts Bill, 28:4
- Chairman's decision, sustaining, agreed to, 24:4
- Witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Mazankowski), negated, 22:3
- Witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Murta), agreed to, 30:3

Douglas, Mr. Crawford (Parliamentary Secretary to Minister of Communications)

Aeronautics Bill, 8:14-7
 Freight rates, 32:23-4
 Grain elevators, 14:13-4
 Harbours Board estimates, 1977-1978, supplementary (B), 14:10-4
 Prince Rupert, B.C., port, development, 14:10-2
 Railways, 32:23
 Toronto, island airport, 32:24-5
 Transport Commission estimates, 1978-1979, 32:23-7
 Transportation, accidents, 8:14-6
 Vancouver, port, Burrard Inlet study, 14:13

Dredging operations, Dalhousie, Newcastle, Miramichi river, N.B., 16:11

Eastern Provincial Airways

Iles de la Madeleine-Montreal, jet service, application before CTC, 32:36
 Routes, acquisition from Air Canada, 3:12, 21-3
 Subsidies, 3:9; 32:22-3
 Subsidy arrangements, DASH 7 use, Atlantic provinces, linking, 31:14-6
See also Air Canada—Fares; Air transport—Atlantic provinces—Quebec

Edmonton, international airport, customs clearance facilities, adequacy, etc., 2:38-9

Ellis, Mr. Jack (Hastings)

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 27:13-7
 VIA Rail Canada Inc., employees, transfer from CN, 27:16-7

Elzinga, Mr. Peter (Pembina)

Transport estimates, 1977-1978, supplementary (B), 13:20-2, 38-40

Energy

Conservation
 Rail vs truck, 21:28-9
See also Transportation—Intermodal public system
 Transportation, research and development, 29:12

Excise taxes, *see* Aircraft

Feed grain, freight rates, east-west inequities, Snively report recommendations, etc., 36:36-8

Ferry service

British Columbia, subsidization, 30:36-7
 CN Marine, vessels, purchasing, leasing, foreign vs Canadian, etc., 18:19-21; 30:27
 Cargo damage, loss, CN Marine, liability insurance lacking, impact on trucking industry, etc., 32:39-40; 37:54, 69-70
 Newfoundland
 CN Marine, rates, profits, assuming coastal services from Transport Canada, etc., 18:57-9
 Disputes, negotiations with provinces, 13:31
 Lewistown, future of port, 18:30
 St. John's-Goose Bay, Labrador, *William Carson* sinking, compensation, settlement of claims against CN Marine, 29:26-7; 30:28; 32:40; 37:53-4
 St. John's-Goose Bay, Labrador, *William Carson* sinking, replacement, *Sir Robert Bond* refitting, etc., 13:29-30; 29:26
 Subsidies, 30:35-7
 Prince Edward Island-Nfld., 30:27
 Transport Department expenditures, 29:11

Fishing, *see* Shipping—Tanker traffic

Flour milling industry, *see* Freight rates—Crowsnest Pass rates

Flynn, Mr. Joe (Kitchener)

Aeronautics Bill, 9:11, 14; 12:6

Foreign Investment Review Agency, Crown corporations not under jurisdiction, 25:24

Forest industry

New Brunswick, wood products, transportation through Maine, U.S., by rail, 32:30
 Wood products, rail vs truck transportation, 18:54
See also Quebec City

Forrestall, Mr. J.M. (Dartmouth-Halifax East)

Aeronautics Bill, 8:11-4, 23-6, 30-1; 10:14-7; 11:18-20
 Air transport, 3:23-6
 Aircraft, DC-10, testing, 11:18-9
 Airports, user charges, 8:30-1; 10:7-10, 14-7; 11:19-20
 Atlantic Pilotage Authority estimates, 1978-1979, 16:4-7, 10-2
 Atlantic provinces, transportation, federal expenditures, 30:27
 Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 22:17-8, 28-9
 Canadian National Railways, capital structure revision, legislation, 30:28
 Cast North America Ltd., Montreal, steamship company, container operations, 13:36-7; 30:27; 32:22
 Dredging operations, N.B., 16:11
 Eastern Provincial Airways, 32:22-3
 Ferry service, 30:27-8
 Freight rates, Atlantic provinces, 13:16-9, 35-8; 30:27-8; 32:20-2
 Grain, Hall (Emmett) report, 30:19-20
 Halifax-Dartmouth, port, 30:27
 Harbours Board estimates, 1977-1978, supplementary (B), 14:16-8
 Icebreakers, 15:16-9
 Point of order—witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Mazankowski), 22:17-8, 28; estimates, consideration constrained due to Committee's schedule, 29:7; minister, resignation requested, M. (Mr. Mazankowski), 29:24; witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Murta), 30:19-20, 24; minister, commenting on procedure, 30:20-4; minister, salary, reducing to one dollar, M., 30:26-31; 32:18-9
 Ports, N.B. and N.S., 30:31
 Ports, policy, reorganization program, 14:16-8; 30:27
 Railways, 30:28
 St. Lawrence river, transportation, federal expenditures, 30:27
 Scientific research, navigational aids, Arctic, etc., 15:18
 Shipping, vessel traffic management, 15:27; 16:7, 10-1
 Transport Commission estimates, 1977-1978, supplementary (A), 3:23-6
 Transport Commission estimates, 1978-1979, 32:11, 18-23
 Transport Department
 Estimates, 1977-1978, supplementary (B), 13:16-9, 35-8
 Estimates, 1978-1979, 15:15-9, 27; 29:7, 19-25; 30:8-10, 14-33
Mercator I, cruise ship, purchasing, 15:16
 Transportation, accidents, 8:12-4, 24-6
 Vancouver, port, Burrard Inlet study, 14:18

Frache, Mr. Pierre A.H. (Chairman, National Harbours Board)

Harbours Board estimates, 1977-1978, supplementary (B), 14:5-22

Freight rates

Anomalies, discrepancies, raw and processed products, 29:15
 Atlantic provinces, 30:28
 "At and east rates", flour and grain subsidy removal, 30:27; 36:38
 Halifax-Dartmouth, containers, increases, competition, Arthur D. Little study, 13:16-20, 35-8
 Increases, container movement, impact, 18:54; 30:27
 Factors, 32:20-2
 Maritime Freight Rates Act, 32:23-4, 35

Freight rates —Cont.

Crowsnest Pass rates, 18:50-1; 24:21

Compensatory rates, 34:21

Grain transportation costs difference, paying directly to railways, utilization, Hall and Snavely recommendations, 36:13-7, 42-3, 46-7; 37:63, 70-2

Hall (Emmett) report recommendations, extending to processed, farm and grain products, 30:10; 32:38; 36:27-8

Implementation, delays, effect on secondary industries, milling, tanning, etc., 36:24-5

Meat and livestock, 36:22-5, 39-40; 37:72-3

Regional disparity, impact, 36:38

Revising, 29:18; 32:22

See also Canadian National Railways—Profits; Feed grain; Fruit and vegetables; Railways—Costing data

Fruit and vegetables, apples, B.C., shipments to eastern Canada, freight rates, etc., 32:30

Gas, *see* Shipping—Tanker traffic, Saint John

Gasoline, *see* Airports—User charges

Goodale, Mr. Ralph (Assiniboia)

Freight rates, 36:25-6

Grain, 36:26, 67

Grain elevators, 36:34-5; 37:40-1

Railways, branch lines, 37:22-4, 39-41, 66-7

Railways, income tax, Apr. 10/78 budget, impact, 37:68

Transport estimates, 1978-1979, 36:25-6, 34-5; 37:22-4, 38-41, 66-8

Government contracts, purchases, *see* Airports—Frobisher Bay—Winnipeg

Grain

Demurrage charges, 31:12-3; 34:15-6

Exports, quotas, producer problems, rail congestion, 37:67

Hall (Emmett) report, handling and movement, rail rationalization, branch lines, etc., 2:23; 29:14, 17

Anderson, Prof. Fred, Committee appearance, 30:5-10, 13-7, 24; 31:5-6

Justice Emmett Hall, Committee appearance, 30:6-14; 31:5-6

Recommendations, implementing, 30:6-20; 36:19

\$100 million rehabilitation program, 1977-1978, 2:14, 35

See also Appendices

Price, two-price system, effect on bread price, 36:38

Railway box cars, hopper cars, adequacy, shortages, 31:9-10; 32:40; 34:19-21, 24-5; 36:13, 21-4; 37:62

Additional, government purchasing, accountability to Treasury

Board, overpayment, etc., 34:23, 28-9; 36:29-31; 37:62-3

Companies, accountability to government, 37:57-9

CP Rail, repairs, delays, 34:19

Computer control, 31:11

Non-grain commodities, potash, etc., 31:10-1; 34:19-21

Transport Commission, monitoring, 31:7-9

See also Railways, branch lines—Manitoba

Shipments, Thunder Bay, Ont., 34:18-20; 36:12, 46; 37:51-2

Shipments, Vancouver terminal situation, Hall (Emmett) report recommendations, rail access, rail task force, implementation, 36:9-15, 26-7, 42-3; 37:43-4, 59-60

Soft, white, delivery quotas, Alta., 37:73

Transportation

And handling

CNR and CP Rail comparison, problems, 25:20-1

Ombudsman, establishing, 37:20-1

Study, 36:18, 45; 37:48-9

Delays, 29:13-4, 17

Improving, increasing volume, 36:30-1; 37:61-2

Grain —Cont.

Transportation—Cont.

Rail vs trucking, experimental truck use, problems, etc., 17:24; 21:21-2

To west coast and Thunder Bay, Ont., expediting, improving, turn around time taken by grain cars, shortening, use of unit trains, etc., 31:11-2; 36:18-9; 37:45-6

See also Canadian National Railways; Churchill, Man.; Freight rates; Prince Rupert, B.C.; Railways, branch lines

Grain elevators

Halifax, and Saint John, safety regulations, 37:69

Hall (Emmett) report recommendations, off-line elevators alternative to branch line maintenance, 36:6-7; 37:17-8

Hall (Emmett) report recommendations, utilization of inland terminals, cleaning facilities, etc., 36:10-1, 31, 41, 46; 37:59-61

Numbers, reducing, capacity, increasing, modernization, 36:5-6; 37:20

Prince Rupert, B.C., facilities, leasing, tenders submitted, private grain companies involvement, etc., 13:25-6; 14:13-4

Thunder Bay, Ont., utilizing, 36:12

Yorkton, Sask., inland terminal, feasibility, Bryden reports, impact on Churchill, Man., 13:27-9

Hall (Emmett) report recommendations, research by Mr. Harold

Horner, 36:32-5; 37:40-2, 45

Great Slave Lake Railway, 25:25

Green, Mr. J.W. (Executive Director, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission)

Transport Commission estimates, 1978-1979, 32:6-7

Halifax-Dartmouth

Port, container facilities, second terminal, 13:18-9; 29:11; 30:27

Port, downgrading, 30:27

See also Freight rates

Hall (Emmett) report

Transport Commission, co-operation in providing information, 3:14-5

See also Freight rates: Grain; Grain elevators; Railways, branch lines

Hall, Mr. Justice Emmett (Chairman, Grain Handling and Transportation Commission)

References to Mr. Hall, *see* Grain

Transport Department estimates, 1978-1979, 36:5-46

Hall (Noel) report, *see* Canadian National Railways—Pension

Hamilton, Mr. Frank (Swift Current-Maple Creek)

Harbours Board estimates, 1977-1978, supplementary (B), 14:9-10, 22

Hanley, Mr. J. (Executive Director, Traffic and Tariffs Branch, Canadian Transport Commission)

Transport Commission estimates, 1978-1979, 32:9-15, 21, 28-30, 38

Harbours Board

Estimates, 1977-1978, supplementary (B), 14:5-22

Inter-port Co., Quebec City, financial involvement, 14:15

See also Ports—Policy

Harbours, wharves and breakwaters, *see* Pilotage; Ports; Shipping—Tanker traffic

Hargrave, Mr. Bert (Medicine Hat)

Freight rates, 36:27-8; 37:70-2

Grain, soft, white, delivery quotas, Alta., 37:73

Point of order—printing, minutes and evidence, additional copies, 37:9

Post Office estimates, 1978-1979, 35:26-8

Hargrave, Mr. Bert—*Cont.*

Railways, branch lines, 37:29-31
 Transport estimates, 1978-1979, 36:27-8; 37:9, 29-31, 70-2

Harquail, Mr. Maurice (Parliamentary Secretary to Minister of State for Urban Affairs)

Air Canada, 13:13-6; 31:16
 Air transport, Atlantic provinces, 2:9-11; 13:15
 CP Rail, 18:13
 Canadian National Railways, 13:13; 17:32-6; 18:12-5; 24:10-1
 Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 17:32-6; 18:12-5; 22:26-7; 24:10-1, 24-9; 25:6-7
 Eastern Provincial Airways, 3:21-3; 31:14-6
 Point of order—witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. McKenzie), 2:26-31; M. (Mr. Towers), 24:10-1; bills, clause by clause consideration, commencing, M., 24:26-8; 25:6-7; minister, resignation requested, M. (Mr. Mazankowski), 29:21-2
 Post Office estimates, 1978-1979, 35:29-31, 39
 Potatoes, 17:34
 Transport Commission estimates, 1977-1978, supplementary (A), 3:21-3
 Transport Commission estimates, 1978-1979, 31:13-6
 Transport Department estimates
 1977-1978, supplementary (A), 1:27-30; 2:9-11
 1977-1978, supplementary (B), 13:13-6
 1978-1979, 29:21-2; 30:23
 VIA Rail Canada Inc., 1:27-30; 2:9-10; 3:21-2; 13:14; 18:14; 31:16

Hazardous products, transportation, safety standards, uniformity, \$.5 million program, 29:12**Highways and roads**

Atlantic provinces, \$33 million strengthening program, 29:10
 Trucking damage, user charges, etc., 21:27
See also Trans-Canada Highway

Hnatyshyn, Mr. Ray (Saskatoon-Biggar)

Transport estimates, 1978-1979, 36:41-3

Holt, Mrs. Simma (Vancouver-Kingsway)

References to Mrs. Holt, 28:21

Houle, Mr. Guy (General Counsel, Bell Telephone Co.)

Bell Canada Bill, 20:7-9

House of Commons, business of the House, Bell Canada bill, 20:10-1, 15-6**Howie, Mr. J. Robert** (York-Sunbury)

Aeronautics Bill, 12:28, 32-4
 Airports, 12:28, 32-4

Hubling commission inquiry, *see* Post Office Department—Strikes**Huntington, Mr. Ron** (Capilano)

Canadian National Railways, 22:13-4, 30-1; 24:7-8
 Accountability, parliamentary control, etc., 22:14-5, 31; 23:17, 24-5; 24:6
 Capital requirements, capital structure, revision, 22:14; 23:13-6, 23-4; 24:5-7
 Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 22:13-6, 29-31; 23:13-7, 23-5; 24:5-8, 29
 Crown corporations, accountability, parliamentary control, 22:13-5, 29-30; 23:16-7, 24-5
 Point of order—witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Mazankowski), 22:15, 30; bills, clause by clause consideration, commencing, M. (Mr. Harquail), 24:27

Icebreakers

Assignment, government priorities, 15:28-9
 Assignment, Sept Iles, Que., 15:19-20

Icebreakers—*Cont.*

Design and research, 15:16-9, 22; 29:11
 Newfoundland, reassignment from other regions, etc., 13:30-1; 15:5-7, 13-5, 28
 Replacement of *Remy, Parry Sound, Eider, Skua*, 15:16-7
 Staffing, 29:12
See also Search and rescue—Newfoundland

Icebreaking, gulf of St. Lawrence, north shore, zone jurisdiction, 15:20**Income tax**, *see* Canadian National Railways; Railways**Industrial disputes**, *see* Montreal—Port; Post Office Department**Keenan, Mr. John T.** (Barrister and Solicitor, Canadian Air Line Pilots Association)

Aeronautics Bill, 7:4-6; 8:5-26

Labour unions, *see* Canadian Union of Postal Workers; Letter Carriers Union**Lamontagne, Hon. Gilles** (Postmaster General)

Post Office Department
 Administration, 33:7
 Annual report (1976-1977), tabling delayed, 33:11-2; 35:5
 Commercial viability, profit motive, 33:5-6, 26-7
 Crown corporation, establishing, or privatization, 33:7, 19-20; 35:35-6
 Deficits, revenues, 33:5-7
 Electronic transmission of data and funds, 33:6
 Estimates, 1978-1979, 33:4-7, 11-6, 19-31; 35:5-40
 Expenditures, 33:6-7
 Inside workers (CUPW), 35:29-30
 Labour-management irritants, 33:24-5, 28; 35:19-20
 Labour-management relations, 35:29, 36-9
 "Industrial democracy", CUPW position, 35:5-8
 Letter Carriers Union, 35:29
 Morale, 35:22
 Publications, number, cost, 33:25-6
 Post offices, rural, telephone service, 35:23-6, 40
 Postage stamps, 33:16
 Postal rates increases, user pay concept, 35:38
 Postal service
 Alberta, group mail boxes, shortages, 35:32-3
 Complaints, delays, 35:11-8, 27-8, 32
 Improving, 35:36-7
 Letter carrier service, 33:11-3; 35:27, 35, 38
 Rural areas, curtailing, 33:15
 Toronto, postal service, Gateway plant, 33:13-4

Lang, Hon. Otto E. (Minister of Transport)

Aeronautics Bill, 12:7-28, 32-5
 Air Canada
 Commercial viability and profitability, 13:13-4
 Fares, joint, 13:16
 Liquor sales, Ont. flights, temporary suspension, 2:33-4
 Moscow and Prague flights, cancelled, lack of passengers, pooling arrangements, 13:24
 Air traffic control, official languages policy, 34:12
 Air transport
 Accidents, Cranbrook, B.C., 12:13, 18-9; 34:8-9
 Atlantic provinces, 2:11; 13:15
 Charter operations, 2:18
 Quebec, Gaspé, Îles de la Madeleine, 34:9-11
 Safety regulations, 2:7-9; 12:7-12, 17-8; 34:7-8, 28
 STOL system, intercity routes, etc., 2:20
 Aircraft, manufacture and maintenance, 12:32
 Airports
 Air traffic control, 12:12-3; 29:12

Lang, Hon. Otto E. —Cont.**Airports—Cont.**

- Atlantic provinces, 29:10-1
- Bonaventure, Que., improving, 34:11
- Frobisher Bay, N.W.T., 34:17-8; 37:65-6
- Radio services, 12:14
- Remote, establishing, 12:15
- Soviet and Cuban troops, landing and refueling, 13:22-3, 32-5
- User charges, 12:16, 21-8
- Winnipeg, 37:64-5
- Zoning regulations, land use, etc., 12:32-4
- British Columbia Railway, northern line, abandonment proposal, northwestern rail authority, establishing, etc., 23:11-3
- Canadian National Railways
 - Accountability, parliamentary control, etc., 22:23-5; 24:6-7
 - Annual report, 23:6, 18, 21; 24:8-9; 27:26, 34
 - Atlantic provinces, operations, projected expenditures, etc., 23:7
 - Belleville, Ont., 27:13-4
 - Capital requirements, private sector, 23:15-6, 23-4; 24:5-7, 14-5
 - Capital structure, revision, 23:14, 20-3; 24:22; 27:12-3, 24-5
 - Legislation, 22:23; 23:7, 22; 24:7; 27:23-4
 - Commercial viability and profitability, 13:13; 24:15-6
 - Commercial vs public utility function, 23:20; 24:16
 - Expenditures, western provinces, 23:11
 - Grain transportation, 27:19-20
 - Newfoundland, bus jurisdiction, fare increases, etc., 30:34-5; 37:56
 - Profits, 1977, projections, etc., 24:21
 - Rolling stock, box cars, shortages, cars in U.S., 34:22-3
 - Subsidies, accounting errors, 2:12-3; 27:26
 - Trackage, 23:13; 24:22; 27:25
 - Trucking operations, 26:26; 27:19
- Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts
 - Bill, 22:23; 23:6-25; 24:5-9, 14-6, 21-3, 26; 26:12, 26-7; 27:12-4, 17-26, 29-30, 34
- Churchill, Man., CNR branch line, rebuilding program, 13:29
- Commuter services, 23:23; 27:30
 - Urban transportation assistance program, \$230 million, 2:17-20; 13:21-2, 27
- Crown corporations, accountability, parliamentary control, 23:16-7, 24-5; 27:26
- Edmonton, airport, international, customs clearance facilities, 2:38-9
- Energy, transportation, research and development, 29:12
- Ferry service
 - British Columbia, 30:36-7
 - Cargo damage, loss, CN Marine, liability insurance lacking, impact on trucking industry, 37:69-70
 - Newfoundland, 13:31; 30:36-7
 - William Carson sinking, 13:29-30; 29:26-7
- Freight rates, 24:21; 29:18
 - Atlantic provinces, Halifax-Dartmouth, containers, 13:16-20, 35-8
 - Crowsnest Pass rates, 34:21; 37:63, 71-3
- Grain
 - Demurrage charges, 34:15-6
 - Exports, quotas, producer problems, rail congestion, 37:67
 - Hall (Emmett) report, 2:14, 23, 35; 29:17; 30:8
 - Railway box cars, hopper cars, adequacy, shortages, 34:21, 24-5
 - Additional, purchasing, accountability to Treasury Board, overpayment, 34:23, 29; 37:58-9, 62-3
 - Non-grain commodities, potash, etc., 34:19-20
 - Shipments, Thunder Bay, Ont., 34:20; 37:51-2
 - Shipments, Vancouver terminal situation, 37:43-4
 - Soft, white, delivery quotas, Alta., 37:73
 - Transportation, 29:17; 37:45-9, 61-2
- Grain elevators, 13:25-9; 37:45, 60-1

Lang, Hon. Otto E. —Cont.

- Halifax-Dartmouth, port, container facilities, second terminal, 13:18-9; 29:11
- Hazardous products, transportation, 29:12
- Highways and roads, Atlantic provinces, 29:10, 29
- Icebreakers, 13:30-1; 29:11-2
- Montreal, Mirabel international airport, 13:9-12
- Montreal, urban transportation, 2:24
- Newfoundland-Labrador, transportation policy, Sullivan commission, report, 37:53
- Pilotage, Atlantic provinces, fees, increasing, 37:55-6
- Point of order—inquiry, requesting, M. (Mr. Benjamin), 4:11-5; witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Mazankowski), 22:23; bills, amds., amending act rather than amending bill, M. (Mr. Benjamin), 27:22-3; reports, annual, automatic referral proposed, 27:34
- Potatoes, 23:7-10
- Prince Rupert, B.C., port, development, grain and coal shipments, 13:24-6; 23:13
- Railways
 - Income tax, Apr. 10/78 budget, effects on upgrading programs, grain movement, 37:68
 - Passenger service, improving, 29:10-2
 - Pension funds, 23:19
 - Relocation and crossing program, transfer of funds, 13:26-7
 - Rolling stock, box cars, shortages, companies, accountability, 37:58
 - Urban areas, track and facilities relocation program, 2:21-3, 36
- Railways, branch lines, grain dependent lines, abandonment, Hall (Emmett) report recommendations, etc.
 - Implementation, consultations with Justice Hall, grain groups, etc., 30:38-9; 37:44-8, 67
- Prairie Rail Action Committee, recommendations, closures, retentions, transfers, etc., 34:12-5; 37:45
- Prairie rail authority, establishing, Prairie Rail Action Committee substituted, 2:15; 30:8; 37:45-8
- Right-of-way lands, 2:15-6, 32-5
- \$70 million rebuilding program in Prairies, 29:10
- \$800 million upgrading program, 30:40
- Saint John, port development, 29:11
- Search and rescue, 29:11, 29
- Shipping, vessel traffic management centre, Les Escoumins, 29:11
- Toronto, regional transportation authority, establishing, 27:29-30
- Transport Department
 - Civil aeronautics, deputy director general, 13:20-1, 38-9
 - Estimates
 - 1977-1978, supplementary (A), 2:4-25, 32-9; 4:11-7
 - 1977-1978, supplementary (B), 13:8-40
 - 1978-1979, 29:10-3, 17-8, 26-9; 30:8, 13, 20, 34-40; 34:6-29; 37:43-73
 - Expenditures, capital, 29:10
 - Operating expenditures, transportation and communications, 37:50-1
 - Programs, operating costs, 29:11-2
 - Telex facilities, Liberal Members sending messages to constituencies, investigating, 4:16-7
 - Training institute, Cornwall, Ont., 29:12; 37:50
- Transportation, accidents, independent investigation board, 34:7; 37:52-3
- Transportation, legislation, filibustering, 29:17-8
- Trucking industry, rail competition, 27:19-20
- VIA Rail Canada Inc.
 - Crown corporation status, 4:12
 - Employees, transfer from CN and CP, etc., 2:25, 36-7; 27:17
 - Equipment, LRC trains, 2:19-20
 - Establishment, initial capital, 2:17

Lang, Hon. Otto E. —Cont.

VIA Rail Canada Inc. —Cont.

Routes and services, 2:9-10, 37; 4:11-5; 13:14-5; 26:12

United States Amtrak, comparison, 2:38

\$133 million for improving services, 29:10

Vancouver, Clark Drive overpass, 29:11

Langlois, Mr. Paul (Chicoutimi)

Point of order—minister, salary, reducing to one dollar, M. (Mr. Forrestall), 30:31

Transport estimates, 1978-1979, 30:31-2

Lapointe, Mr. Charles (Parliamentary Secretary to Minister of Transport)

Aeronautics Bill, 5:4-5; 8:19-23, 26, 36-8; 9:4-6, 25; 10:6, 9, 24; 12:20, 28-34

Air transport, 3:6-7; 9:5-6

Aircraft, 12:31-2

Airlines, 3:20-1; 10:9; 12:34

Airports, user charges, 8:36-7; 10:6; 12:20, 29-31

Airports, zoning regulations, 12:33

CP Rail, pension fund, 19:14

Canadian National Railways

Accountability, parliamentary control, 22:7, 24-5, 28-9

Capital structure, revision, 19:14-5

Pension fund, 19:14

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts

Bill, 18:36; 19:14-5; 22:7, 24-5, 28-9; 24:11; 27:14, 32-3

Grain, 36:30-1; 37:61-3

Point of order—inquiry, requesting, M. (Mr. Mazankowski), 3:6-7;

M. (Mr. Benjamin), 4:10; questioning of witnesses, derogatory

remarks, 18:36; witnesses, appearance before Committee,

requesting, M. (Mr. Mazankowski), 22:7, 24-5; M. (Mr.

Towers), 24:11; estimates, consideration constrained due to

Committee's schedule, 29:6-7; witnesses, expenses, Committee

paying, M., 36:4; printing, minutes and evidence, additional

copies, M., 37:9

Quebecair, 3:20

Railways, 36:29-30

Transport Commission estimates, 1977-1978, supplementary (A), 3:20-1

Transport Department estimates, 1977-1978, supplementary (A), 1:30-2; 4:10

Transport Department estimates, 1978-1979, 29:6-7; 36:4, 29-31; 37:9, 29, 61-2

Transportation, accidents, 8:19-22

VIA Rail Canada Inc., 1:30-2; 4:10

Latimer, Mr. R.R. (Vice President and Senior Executive Officer, Canadian National Railways)

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 17:12-4, 31-2, 36-7; 18:5, 12-5, 43-5

Latter, Captain A.D. (Chairman, Atlantic Pilotage Authority)

Atlantic Pilotage Authority estimates, 1978-1979, 16:4-16

Lawrence, Mr. Allan (Northumberland-Durham)

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 26:15-9

Letter Carriers Union, *see* Post Office Department**Little, Mr. Arthur D.**, *study, see* Freight rates**Livestock**, *see* Freight rates—Crowsnest Pass rates**Loiselle, Mr. Gerard** (Saint-Henri)

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 22:6

Loiselle, Mr. Gerard —Cont.

Point of order—witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Mazankowski), 22:6

Transport estimates, 1978-1979, 29:13

Lotteries, *see* Postal service—Money packets**MacGougan, Mr. Ralph** (Assistant Deputy Minister, Finance, Transport Department)

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 22:10-2; 26:30; 27:10-2, 18, 25-6; 28:12-6, 19-21

MacKay, Mr. Elmer (Central Nova)

Aeronautics Bill, 11:8-10

MacLaren, Mr. A.K. (Executive Director, Canadian Trucking Association)

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 21:5-29

Maley, Mr. Kenneth A. (President, Canadian Air Line Pilots Association)

Aeronautics Bill, 7:4, 7

Malone, Mr. Arnold (Battle River)

Freight rates, 36:24

Grain, 30:12-3; 31:10-3; 36:23-4

Grain elevators, 36:34

Point of order—minister, resignation requested, M. (Mr.

Mazankowski), 29:19-20; witnesses, appearance before

Committee, requesting, M. (Mr. Murta), 30:12-3

Railways, branch lines, 30:13; 36:23

Transport Commission estimates, 1978-1979, 31:10-4

Transport Department estimates, 1978-1979, 29:19-20, 30:12-3; 36:23-4, 34

Manitoba, *see* Air transport—Accidents; Airlines; Canadian National Railways; Railways, branch lines**Marshall, Mr. Jack** (Humber-St. George's-St. Barbe)

Icebreakers, Nfld., reassignment from other regions, 15:5-7

Search and rescue, 15:7-9

Transport estimates, 1978-1979, 15:5-9

Masniuk, Mr. Peter P. (Portage)

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 18:45-8

Mazankowski, Mr. Don (Vegreville)

Aeronautics Bill, 5:11-4, 18-20; 6:14-6, 25-7, 34; 8:17-9, 37-8; 9:4, 11-4, 22-5, 31-2; 10:4-10, 21-4; 11:20-2; 12:9-13, 19-32

Air Canada, legislation, Bill C-8, provisions for competition, etc., 28:6-7

Air transport, 3:12-3; 11:20-2; 12:13; 29:14

Safety regulations, 3:6-8; 8:18; 12:10-2; 29:14

Aircraft, 10:4-6; 12:31-2

Airlines, 5:11-3

Airports

Air traffic control, 11:20-2; 12:12-3

Car rental concessions, 29:15

Frobisher Bay, N.W.T., 37:65-6

User charges, 5:13-4; 6:25-7; 8:37-8; 9:12-4, 22-5, 31-2; 10:6-10, 21-3; 12:20-30

Zoning regulations, 6:14-6

Buses, 3:27

CN Tower, 25:16

CP Rail, nationalization, 28:23

Canadian National Railways

Accountability, parliamentary control, etc., 22:4-6, 23-7; 25:5-6; 28:7-8, 16

Annual report, referring to Committee, 27:14, 25-6, 33

Mazankowski, Mr. Don—Cont.**Canadian National Railways—Cont.**

- Capital requirements, financing, 18:15-6; 25:19-20; 26:7-8
- Capital structure, revision, 17:26-9; 18:16-8, 39-40; 26:10; 27:10-3; 28:7-9, 14-6
 - Legislation, 21:13-5; 25:6, 14-6; 27:23-4; 28:6, 22-4
- Commercial viability and profitability, 17:29-30
- Employees, 26:31-2
- Expenditures, 17:38; 18:5-6; 28:17
- Express service, 26:34-6
- Government support measures, 28:21-2
- Hotel operations, 26:33-4
- Income tax, corporate, 26:8-10
- Management, accountability, 17:37; 22:24
- Pension fund, pensions, 17:7-11; 28:9
- Profits, 17:38; 18:6-7, 17-9, 36-8; 25:16-7; 28:17-8
- Rolling stock, box cars, shortages, 32:40-1
- Subsidies, accounting errors, 2:11-3; 3:13-4
- Trackage, 18:38-9; 27:25
- Trucking operations, 25:14-8; 26:37-8
- Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts**
 - Bill, 17:7-12, 26-30, 37-8; 18:6-9, 15-9, 36-40, 65; 19:4, 12-3, 22; 21:4-5, 12-5, 30; 22:4-6, 23-7; 25:5-6, 14-20; 26:7-10, 23, 27, 30-8; 27:6, 10-4, 21-6, 33; 28:6-9, 14-8, 21-4
- Commuter services, urban transportation assistance program, 29:14**
- Crown corporations, accountability, parliamentary control, 22:27; 27:25-6**
- Eastern Provincial Airways, 3:12**
- Edmonton, 2:38-9**
- Freight rates, 29:15; 32:38**
- Grain**
 - Hall (Emmett) report, 2:14; 29:14; 30:14
 - Railway box cars, hopper cars, adequacy, shortages, CTC monitoring, 31:7-10; 32:40
 - Shipments, Vancouver terminal situation, 36:9
 - Transportation, 29:13-4; 36:45; 37:20-1, 48
- Hall (Emmett) report, 3:14-5**
- Harbours Board estimates, 1977-1978, supplementary (B), 14:5-9, 21-2**
- Point of order—estimates, discussion allowed in related areas, 2:6; inquiry, requesting, M., 3:6-8; M. (Mr. Benjamin), 4:8; questioning of witnesses, time limit, 19:4; inquiry, requesting, 19:22; witnesses appearance before Committee, requesting, M. 22:4-6, 23-7; bills, clause by clause consideration, commencing, 25:5-6; reports, annual, automatic referral proposed, 27:33; estimates, consideration constrained due to Committee's schedule, 29:4-8; minister, resignation requested, M., 29:16, 22-3; witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Murta), 30:6-7, 14; minister, salary, reducing to one dollar, M. (Mr. Forrestall), 30:32; witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Murta), 31:5-6; estimates, consideration, extending, 31:7**
- Prince Rupert, B.C., port, development, 14:5-9, 21-2**
- Railway Employees' Pension Association, 19:12-3**
- Railways, 1:19; 2:13-4, 31-3; 3:26-8; 25:18-9**
 - Branch lines, grain dependent lines, abandonment, Hall (Emmett) report recommendations, etc., 2:14-6, 31-3; 30:6-8; 32:34; 37:18-21, 33-4, 46-7
 - Pension Benefits Standards Act, 19:13, 22
- Rapeseed and products, freight rates, 32:8-12, 36-7**
- Toronto, Union Station renovations, 29:14**
- Transport Commission**
 - Estimates, 1977-1978, supplementary (A), 3:12-5, 26-8
 - Estimates, 1978-1979, 31:5-14; 32:4, 8-12, 25-6, 34-41
 - Secretary H. Arbiq, retiring, 31:7

Mazankowski, Mr. Don—Cont.**Transport Department**

- Estimates, 1977-1978, supplementary (A), 1:16-9, 37-8; 2:11-6, 31-3, 38-9; 4:8
- Estimates, 1978-1979, 29:4-8, 13-8, 22-3; 30:5-9, 12-4, 32; 36:4, 8-9, 35, 45; 37:18-21, 33-4, 46-51, 65-6
- Operating expenditures, 37:50-1
- Training institute, Cornwall, Ont., 37:50
- Transportation, 1:17; 28:7; 29:15-6**
 - Accidents, 8:18-9; 9:11-2
- Transportation Act, amending, 1:37**
- Trucking Association, 21:14**
- VIA Rail Canada Inc., 1:16-9, 37-8; 4:8**
 - Employees, transfer from CN, 26:30-1; 28:8; 29:15
- McCain, Mr. Fred (Carleton-Charlotte)**
 - Aeronautics Bill, 9:9; 10:10-3, 17-20, 25; 11:4-7, 22
 - Airlines, 32:38-9
 - Airports, user charges, 10:10-3, 17-20, 25; 11:4-7
 - Atlantic Pilotage Authority estimates, 1978-1979, 16:5-16
 - Atlantic provinces, transportation, rail vs truck, 18:54
 - Canadian National Railways, 17:20-2, 18:26-7, 52, 55; 26:24, 28; 32:29
 - Accountability, parliamentary control, etc., 22:9-10, 21-2; 23:5-6
 - Annual report, 23:6-7, 17-8
 - Atlantic provinces, operations, 18:52-3; 23:7
 - Capital structure, revision, 17:19; 18:27, 56; 21:17; 22:9-10, 21-2; 26:24
 - Legislation, Atlantic provinces, 18:55; 23:7
 - Expenditures, 18:27-8; 26:24-7
 - Trucking operations, 21:15-6; 26:25-6
 - Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts**
 - Bill, 17:18-22; 18:26-8, 52-6; 21:15-8; 22:9-10, 21-3; 23:5-10, 17-8; 26:23-8
 - Dredging operations, N.B., 16:11**
 - Ferry service, 32:39-40; 37:69-70**
 - Forest industry, 18:54; 32:30**
 - Freight rates, 18:54**
 - Fruit and vegetables, apples, B.C., 32:30**
 - Grain elevators, 37:69**
 - Point of order—inquiry, requesting, M. (Mr. Benjamin), 4:9-10; witnesses, appearance before Committee, requesting M. (Mr. Mazankowski), 22:10, 21-2; M. (Mr. Towers), 23:5-6**
 - Post Office estimates, 1978-1979, 35:13-7**
 - Potatoes, 23:8-10; 32:30**
 - Railways, 1:24-7; 32:27-30; 37:68-9**
 - Branch lines, grain dependent lines, abandonment, etc., 37:24-8
 - Shipping, tanker traffic, 16:5-16**
 - Transport Commission, decisions, delays, 32:37**
 - Transport Commission, estimates, 1978-1979, 32:27-31, 38-41**
 - Transport Department estimates, 1977-1978, supplementary (A), 1:24-7, 41-2; 4:9-10**
 - Transport Department estimates, 1978-1979, 37:24-8, 68-70**
 - Trucking industry, 21:18**
 - VIA Rail Canada Inc., 4:9-10**- McCleave, Mr. Robert (Halifax-East Hants)**
 - Point of order—witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. McKenzie), 2:29-31**
 - Transport estimates, 1977-1978, supplementary (A), 2:23, 36-7**
 - VIA Rail Canada Inc., 2:36-7**
- McIsaac, Mr. Clifford J. (Battleford-Kindersley)**
 - Freight rates, 30:10; 36:22; 37:72-3**
 - Grain elevators, 37:18**
 - Grain, Hall (Emmett) report, 30:16-7**
 - Point of order—witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Murta), 30:9-10, 16**

McIsaac, Mr. Clifford J.—*Cont.*

Railways, 30:38-40; 32:32-5; 36:21-2; 37:16-7
 Transport estimates, 1978-1979, 30:9-11, 16, 38-40; 36:20-2;
 37:16-8, 72-3

McKenzie, Mr. Dan (Winnipeg South Centre)

Aeronautics Bill, 5:6; 7:5; 9:5-10, 18-22; 12:6-9, 16-9
 Air transport, 9:5-7, 19-22; 12:18-9; 34:4-8
 Safety regulations, 2:4-8, 25-31; 12:6-9, 16-8; 34:5-8, 28
 Airlines, 3:7-12; 5:6-7
 Airports, 9:7-9, 19-21; 13:23, 32-5; 37:63-5
 Canadian National Railways
 Accountability, parliamentary control, etc., 22:12-3; 25:7-8
 Audit, 25:32; 26:5-7
 Capital structure, revision, 22:12; 25:7-8, 31
 Pension fund, 18:8-11, 32-5; 19:5-9; 24:18-20; 25:7-8, 32-3;
 26:4-5; 27:7-9
 Trailers, purchasing, 27:20-1
 Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts
 Bill, 18:8-11, 32-6; 19:5-9, 20-1; 22:6, 12-3; 24:16-21; 25:7-8,
 31-3; 26:4-7; 27:7-10, 20-1
 Crown corporations, accountability, parliamentary control, 22:12
 Montreal, Mirabel international airport, 13:8-12, 32
 Point of order—witnesses, appearance before Committee,
 requesting, M., 2:25-31; questioning of witnesses, derogatory
 remarks, 18:36; inquiry, requesting, 19:20-1; witnesses,
 appearance before Committee, requesting, M. (Mr.
 Mazankowski), 22:6, 12-3; bills, discussion beyond scope,
 24:20-1; bills, clause by clause consideration, commencing, 25:8;
 minister, resignation requested, M. (Mr. Mazankowski), 29:24
 Railways, Pension Benefits Standards Act, 19:20-1; 22:6; 24:16-8;
 25:32
 Thunder Bay, Ont., airport, 9:18-9
 Transport Commission estimates, 1977-1978, supplementary (A),
 3:10-2
 Transport Department estimates
 1977-1978, supplementary (A), 2:4-8, 25-8; 4:16
 1977-1978, supplementary (B), 13:8-13, 23, 32-5
 1978-1979, 29:24-5; 34:4-9, 27-8; 37:49, 63-5

McLeish, Mr. W.M. (Administrator, Canadian Air Transport Administration, Transport Department)

Aeronautics Bill, 5:6-25; 9:7-28, 31; 10:6-25; 11:4-24
 Transport estimates, 1977-1978, supplementary (B), 13:12
 Transport estimates, 1978-1979, 34:12, 26-7

McRae, Mr. Paul E. (Fort William)

Aeronautics Bill, 5:5, 20-2; 6:10-3, 34; 9:15-8, 29-31; 11:11-3
 Air transport, flight levels, 11:12-3
 Airports, user charges, 11:11-2
 Airports, zoning regulations, 5:20-2; 6:10-1; 9:16-8, 29-31
 CP Rail, pension fund, 19:9
 Canadian National Railways, 19:9-12; 22:28; 34:21-2
 Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts
 Bill, 19:9-12, 23; 21:28-9; 22:27-8
 Energy conservation, rail vs truck, 21:28-9
 Freight rates, 36:13-4
 Grain elevators, Thunder Bay, Ont., 36:12
 Grain, railway box cars, hopper cars, 34:19-21
 Grain, shipments, Thunder Bay, Ont., 34:18-20; 36:12, 46; 37:51-2
 Icebreakers, 15:22
 Point of order—inquiry, requesting, 19:23; witnesses, appearance
 before Committee, requesting, M. (Mr. Mazankowski), 22:27-8
 Post Office estimates, 1978-1979, 33:20-2; 35:20-2
 Railway Employees' Pension Association, 19:9-11
 Railways, 19:23; 21:29; 36:12-3
 St. Lawrence Seaway, 12 month operation, 15:20-2
 Thunder Bay, Ont., 5:21-2; 6:12

McRae, Mr. Paul E.—*Cont.*

Transport estimates, 1978-1979, 15:20-2; 34:18-22; 36:12-4, 45-6;
 37:51-3
 Transportation, accidents, independent investigation board, 37:52-3
 Trucking industry, 21:29

Meat, *see* Freight rates—Crowsnest Pass rates

Mercator I, *see* Transport Department

Metric conversion, *see* Trucking industry

Moffatt, Mr. R. (Ontario Region (Air) Manager, Systems Planning, Transport Department)

Aeronautics Bill, 5:9-10, 24-5; 9:17; 10:4

Montreal

Dorval international airport, *see* Airports—Soviet and Cuban troops
 Mirabel international airport
 Safety standard, runway dangers, \$4.3 million repairs, etc.,
 13:8-12, 32
See also Airports—Soviet and Cuban troops
 Port, longshoremen's dispute, negotiations, 14:15-6
 Urban transportation, commuter services etc., CN and CP railways
 networks, 2:24
See also CP Ships; Cast North America Ltd.; Eastern Provincial
 Airways

Mozersky, Mr. K. (Chief, Social Analysis Research Branch, Canadian Transport Commission)

Transport Commission estimates, 1977-1978, supplementary (A),
 3:17-8

Murta, Mr. Jack (Lisgar)

Aeronautics Bill, 5:4, 17-20; 6:16-7; 7:5-6; 9:15, 25-9; 10:14
 Airlines, licensing regulations, 9:26-9; 10:14
 Airports, 5:17-20; 6:16-7; 9:15; 34:16-8
 CP Air, 3:15-6
 Canadian National Railways
 Capital structure, revision, 18:51; 21:23; 23:21-3; 24:22; 25:28;
 26:23; 28:10-1, 19-20
 Expenditures, 17:18; 25:9-11
 Grain, transportation, hopper cars, etc., 25:11
 Operations, profit centres, 17:15-7
 Profits, 1977, profit projections, 24:21-3; 28:10-1
 Trackage, 18:50; 24:22; 25:10-1
 Traffic, revenue, 18:52
 Trucking operations, 21:22-3; 25:11-3
 Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts
 Bill, 17:15-8; 18:48-52; 21:22-3; 23:21-3; 24:10-2, 19-23, 26-9;
 25:4, 8-13; 26:23; 28:10-1, 19-21
 Commuter services, 23:23
 Freight rates, Crowsnest Pass rates, 18:50-1; 24:21
 Grain, 34:28-9; 36:18-20
 Point of order—witnesses, appearance before Committee,
 requesting, M. (Mr. Towers), 24:10; bills, discussion beyond
 scope of, 24:19; bills, clause by clause consideration,
 commencing, M. (Mr. Harquail), 24:26, 29; bills, clause by
 clause consideration, commencing, 25:4; witnesses, appearance
 before Committee, requesting, M., 30:6-8, 11-2, 24
 Railways, branch lines, grain dependent lines, abandonment, etc.,
 18:48-50; 32:17-8, 35; 36:20
 Railways, Pension Benefits Standards Act, 24:19-20
 Transport Commission
 Estimates, 1977-1978, supplementary (A), 3:15-6, 19
 Estimates, 1978-1979, 32:13-8, 35
 Operations, 2 arms, east and west, 36:19-20
 Transport Department estimates, 1977-1978, supplementary (A),
 1:10-4, 36-7

Murta, Mr. Jack —*Cont.*

Transport Department estimates, 1978-1979, 29:18, 23; 30:6-8,
11-2, 24; 34:13, 16-8, 28-9; 36:18-20
VIA Rail Canada Inc., 1:10-4, 36; 17:17; 32:12-7

Neil, Mr. Doug (Moose Jaw)

Churchill, Man., port development, 36:33
Grain elevators, 36:31-2
Railways, 36:33; 37:10-1
Transport estimates, 1978-1979, 36:31-4; 37:10-1

New Brunswick, *see* Canadian National Railways; Dredging operations; Forest industry; Ports; Post offices; Potatoes; Shipping—Tanker traffic**Newfoundland-Labrador**

Transportation, federal obligation, rail and ferry services, BNA Act,
18:56-7
Transportation policy, Sullivan commission, report, 18:53, 59; 37:53
See also Airlines; Canadian National Railways; Ferry service;
Icebreakers; Search and rescue—Coast Guard; Trans-Canada
Highway

Northwest Territories, *see* Airports**Nova Scotia**, *see* Ports**Nowlan, Mr. J.P.** (Annapolis Valley)

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts
Bill, 21:25-8

Nystrom, Mr. Lorne (Yorkton-Melville)

Grain, Hall (Emmett) report, 30:14-5
Point of order—witnesses, appearance before Committee,
requesting, M. (Mr. Murta), 30:14-5; 31:6
Transport Commission estimates, 1978-1979, 31:6
Transport Department estimates, 1978-1979, 30:14-5, 19

Oberle, Mr. Frank (Prince George-Peace River)

Aeronautics Bill, 11:13-6, 22-3; 12:13-6, 22-3, 27, 30
Air transport, accidents, Cranbrook, B.C., 11:16, 22-3
Airports, 11:13-6; 12:13-6, 22-3, 27
Dawson Creek, B.C., 34:25-7
British Columbia Railway, 23:11-3; 25:27-8
CP Air, licences, consolidation, application before CTC, 32:5-8
Canadian National Railways, 23:13; 24:11-6; 25:23-5, 34-5;
26:19-22; 27:19, 26
Capital structure, revision, 27:18, 26-7
Expenditures, financial statement, 23:10; 25:25-7
Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts
Bill, 23:10-3; 24:11-6; 25:23-8, 34-6; 26:19-22; 27:18-20, 26-7,
32
Ferry service, B.C., 30:36-7
Foreign Investment Review Agency, 25:24
Grain, 30:17-8; 34:24-5
Point of order—witnesses, appearance before Committee,
requesting, M. (Mr. Towers), 24:11-2; bills, clause by clause
consideration, commencing, M. (Mr. Harquail), 24:28;
witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr.
Murta), 30:17-8
Prince Rupert, B.C., port development, 23:13
Transport Commission estimates, 1978-1979, 32:5-8, 26
Transport Department estimates, 1978-1979, 30:17-8, 21, 25, 37-8;
34:23-7
Trucking industry, rail competition, 27:19-20

O'Connell, Hon. Martin (Scarborough East)

Bell Canada Bill, 20:15-7

Official languages policy, *see* Air traffic control; Transport Department—Civil aeronautics**Oil and oil products**, *see* Shipping—Tanker traffic**Ontario**, *see* Air Canada—Liquor sales; Air transport—Accidents—Safety regulations; Canadian National Railways; Commuter services; Thunder Bay, Ont.; VIA Rail Canada Inc.—Routes and services, Transcontinental**Pension Benefits Standards Act**, *see* Railways**Peppler, Mr. Bill** (Manager, Canadian Owners and Pilots Association)

Aeronautics Bill, 8:26-38

Pilotage, Atlantic provinces, fees, increasing, 29:28-9; 37:54-6**Ports**

New Brunswick and N.S., provincial expenditures, 30:30
Policy, reorganization program, new administrative structure, ports
commission replacing Harbours Board, 14:16-8; 30:27
See also Churchill, Man.; Halifax-Dartmouth; Harbours, wharves
and breakwaters; Montreal; Pilotage; Prince Rupert, B.C.;
Quebec City; Saint John; St. John's; Shipping—Tanker traffic

Post Office Department

Administration, 33:7
Annual report, 1976-1977, tabling delayed, circumventing Post
Office Act, 33:10-2; 35:5
Automation equipment, breakdowns, obsolescence, 33:27-31
Commercial viability, profit motive, 33:5-6, 26-7
Crown corporation, establishing, 33:7; 35:35-6
Or privatization, 33:19-20
Deficits, revenues, 33:5-7
Efficiency, 33:17; 35:29
Electronic transmission of data and funds, 33:6, 30-1
Estimates, 1978-1979, 33:4-32; 35:4-40
Expenditures, 33:6-7
Inside workers (CUPW), 35:29-30
See also below labour-management relations
Labour-management irritants
Automation factor, job security, 33:10-2; 35:8-9
Casuals, overtime, 33:27-8; 35:19-21
Grievances, 42,000 outstanding, 35:18-20
Middle management, 33:18, 23-5
Union leadership, 33:23-5
Labour-management relations, 35:29, 36-9
"Industrial democracy", CUPW position, etc., 35:4-8
Letter Carriers Union, 35:29
Management, changes, training, deficiencies, report, 1975, etc.,
33:18-21; 35:20-1
Morale, 35:22
Anonymity problem, countermeasures, 33:21-2
Publications, number, cost, distribution, authorization, 33:24-6
Strike right, withdrawing, 33:19
Strikes, Toronto, Hubling commission inquiry, North Bay workers
subpoenaed, intimidated, 33:29-30

Post offices

New Brunswick, 35:30-1
Rural, telephone service, 35:23-6, 40

Postage stamps

Commemorative, Lions International Convention, 33:16
Sales, revenue, 33:15

Postal rates, increases, user pay concept, 35:38**Postal service**

Alberta, group mail boxes, shortages, etc., 35:32-3
Complaints, delays, 35:14, 31-2
Brown envelopes, 35:16-7
Claims for damage, loss, non-payment, 35:17-8
Documenting, 35:17
Medicine Hat, Alta., area, Calgary terminal situation, 35:26-8

Postal service—Cont.Complaints, delays,—*Cont.*

- Newspapers, 36:13-7, 34
- Parcel damage, pilferage, 35:9-12, 16, 21-2, 32
- St. Quentin, N.B., area, 35:31
- Efficiency studies, examples, 35:22-3
- Improving, 35:36-7
- Letter carrier service
 - Door to door
 - Apartment buildings, 35:24
 - Curtailing, 33:11-3, 35:34-5, 38
 - Dalhousie, N.B., 35:30
 - Medicine Hat, Alta., group mail boxes, 35:26-8
- Money packets for lottery tickets, handling problems, 33:24-6
- Next day service, 35:13-4
- Parcel delivery, competition by CanPar and Rapidex, 35:10
- Redirection of misaddressed mail, curtailing, 33:22-3
- Rural areas, curtailing, 33:15
- Rural areas, mail order service, 35:15-6
- See also* Toronto

Potash, rail transport, delays, 25:21-2**Potatoes**

- New Brunswick and P.E.I., transportation and storage facilities, rolling stock shortages, damage due to freezing, etc., 17:34; 23:7-10
- Transportation costs, comparison with U.S., 32:30

Prairie Rail Action Committee, *see* Railways, branch lines**Prairie rail authority**, *see* Railways, branch lines**Prince Edward Island**, *see* Ferry service**Prince Rupert, B.C.**

- Port, development
 - Grain and coal shipments
 - Rail access, upgrading, causeway, 14:11, 18-9; 23:13
 - Ridley Island \$16.5 million investment, Kaien Island and B.C. Development Corporation alternatives, Swan Wooster study, etc., 13:24-6; 14:5-10, 18, 21-2
 - Throughput, actual, and projected, 14:10-1
 - Operating deficit, factors, taxation increases, construction delays, etc., 14:12-3
- See also* Grain elevators

Procedure

- Agenda and procedure subcommittee, establishing, 1:6-7
- Agenda and procedure subcommittee, reports, first, 25:4-6
- Bills
 - Clause by clause consideration, commencing, 25:4-6
 - M. (Mr. Harquail), 24:26-9; 25:6-7
 - Private members, method of dealing with, talking out, etc., 20:10-1, 15-6
- Chairman's decision, sustaining, agreed to on recorded division, 24:4, 14
- Documents, tabling, 18:31
- Election of Acting Chairman, M. (Mr. Lapointe), agreed to on division, 26:3-4
- Election of Chairman and Vice Chairman, 1:6; 29:3
- Estimates
 - Consideration constrained due to Committee's schedule, 29:4-9
 - Consideration, extending, 31:7
 - Discussion allowed in related areas, 2:6-7
- Inquiry, requesting, 19:20-3
 - M. (Mr. Benjamin), 3:18-9; 4:6-15, not in order, 3-4, 15
 - M. (Mr. Mazankowski), 3:6-8, not in order, 4:3-6
- Minister
 - Commenting on procedure, unanimous consent required, 30:20-4

Procedure—Cont.**Minister—Cont.**

- Resignation requested, M. (Mr. Mazankowski), 29:17-26, not in order, 30:3-4
- Salary, reducing to one dollar, M. (Mr. Forrestall), 30:26-32; 32:18-20, not in order, 20
- Motion, spontaneous, translation lacking, admissibility, 30:6-8, 21-3
- Printing, minutes and evidence, additional copies, M. (Mr. Lapointe), agreed to, 37:3
- Questioning of witnesses
 - Listing of questioners, 33:8-9, 13
 - Member's remarks, derogatory, 18:36
 - Order of reference, beyond scope, not in order, 23:10
 - Time limit, 19:4
- Quorum, lack of, M. cannot be put, 23:5-6, 25
- Quorum, meeting and printing evidence without, 1:7
- Witnesses, appearance before Committee, requesting
 - M. (Mr. Mazankowski), 22:4-31; 23:4; negated on recorded division, 22:3
 - M. (Mr. McKenzie), 2:25-31, not in order, 3:3-5
 - M. (Mr. Murta), 30:6-20, 24-5, agreed to on recorded division, 3
 - Formal invitation, issuing, 31:5-6
 - M. (Mr. Towers), 23:5-7, 25; 24:9-14, not in order, 3-4, 13-4
- Witnesses, expenses, Committee paying, M. (Mr. Lapointe), 36:4, ordered, 3
- See also* Chairman and Vice Chairman

Quail, Mr. R. (Deputy Commissioner, Canadian Coast Guard, Transport Department)

Transport estimates, 1978-1979, 15:8, 24-6

Quebec, *see* Air transport; Airports; Icebreakers**Quebec City**

- Forest products terminal, viability, Interport Co. involvement, 14:14-5
- See also* CP Ships; Harbours Board

Quebecair

- Iles de la Madeleine-Montreal, jet service, application before CTC, 32:36
- Subsidies, 3:9, 20

Railway Employees' Pension Association, composition, numbers, etc., 19:9-12**Railways**

- Accidents, fencing in urban areas, CTC recommendations, 31:19
- Costing data, freight rates
 - Branch line abandonment, impact, 32:27-8
 - Atlantic provinces, 32:28-9
 - Canada and U.S., comparison, 32:29-30
- Electrification, 21:29; 25:18-9
- Income tax, Apr. 10/78 budget impact, effects on upgrading programs, grain transportation, 37:68
- Northwestern rail authority, *see* British Columbia Railway
- Passenger service
 - Abandoned services, Edmonton-North Battleford, CTC hearings, etc., 3:26-8
 - Atlantic provinces, 1:24-7; 30:28; 32:20
 - See also* VIA Rail Canada Inc.—Routes and services, Montreal-Halifax
 - Decline, reasons, 1:14-5
 - Improving, \$15 million and \$3 million programs, 29:10-2
 - Losses, comparison with other modes, 1:19-21
 - Subsidies, 1977-1978 and 1978-1979, comparison, 32:35
- Pension Benefits Standards Act, implementation by CP and CNR, investigation, etc., 19:13, 20-2; 22:6; 24:16-20; 25:32-3
- Pension funds, labour unions, pensioners, misinformed, 25:34-6

Railways—Cont.

- Pension funds, unfunded liabilities of CP Rail and CNR, government loans to cancel, 19:19, 23; 23:18-9
- Prairie rail authority, *see* Railways, branch lines
- Relocation and crossing program, CTC payments, reducing, 32:23-4
- Relocation and crossing program, transfer of funds, 13:26-7
- Rolling stock
 - Box cars, multi-purpose, designing, 37:68-9
 - Box cars, shortages, companies, accountability, etc., 37:57-8
 - Refrigerated cars, 30:28
 - Hopper cars, oil cars, gas cars, ownership, efficiency, 31:18-9
- Strikes, Justice Emmett Hall as arbitrator, 36:12-3
- Subsidies
 - Amounts, 1977-1978 and 1978-1979, comparison, 32:34-5
 - Hall (Emmett) report recommendations, 2:13
 - Transport Commission, payments, information requested, etc., 3:15
 - See also* Canadian National Railways
- Urban areas, track and facilities relocation program, 2:35-6
 - Regina, 1:39-40; 2:21-2
 - Saskatoon, 2:22-3
 - See also* VIA Rail Canada Inc.—Terminals
- See also* CP Rail; Canada and Gulf Terminal Railway; Canadian National Railways; Forest industry; Grain; Great Slave Lake Railway; VIA Rail Canada Inc.

Railways, branch lines, grain dependent lines, abandonment, Hall

- (Emmett) report recommendations, etc.
- CP Rail and CNR line interchanges and transfers, 36:11-2
- Hearings, public, CTC aid to interested groups, 32:34
- Historical aspects, background, 36:5
- Implementation, Lang consultations with Justice Emmett Hall, grain groups, etc., support for P.R.A.C. process, 30:38-9; 36:20, 41-2; 37:39-40, 44-7, 66-7
- Manitoba, Interlake region
 - Inwood subdivision, 37:31-3
 - Off-line elevator at Fisher subdivision, 36:44; 37:32
- Subsidies, box car shortages, etc., 18:45-8
- Prairie Rail Action Committee
 - Members, activities, responsibilities, 37:41
 - Recommendations, closures, retentions, transfers, etc., Alberta, Furness (Sask.) CP subdivision, 37:21-2
 - Completion, time projected, 37:30-1
 - Criteria, non-grain traffic potential, 37:25-8
 - Criteria, topography, roads, social factors, grain delivery characteristics, etc., 37:7-8
 - Grain pools effects, 37:17
 - Hearings, public, 34:15; 36:17-8; 37:19-22
 - Minister acting upon, 34:12
 - Publicizing, ministerial prerogative, 37:34-5
 - Saskatchewan subdivisions, 37:8-9
 - Colonsay, Shamrock and White Bear, 34:13-5; 36:16-8; 37:10-6, 35-7
 - Gravelbourg, 37:8-9
 - Hatton-Golden Prairie, comparison with Schuler-Pivot, Alta., 37:29-30
 - Paradise Hill and Unity-Bodo, Alta., 37:17-8
 - Riverhurst, 37:34
 - Spiritwood, 37:16-8, 23, 45
 - Wood Mountain, 37:22-3
 - Terms of reference, 36:7; 37:5-6, 10
 - See also above* Implementation and *see also below* Prairie rail authority
- Prairie rail authority, establishing, Prairie Rail Action Committee substituted, 30:6-8, 13; 36:20, 33-4; 37:19, 44, 47-8
- Procedure, application to CTC, 32:17-8, 32
- Rationalization, CNR and CPR lines, compensation, 26:39

Railways, branch lines, grain dependent lines,...—Cont.

- Right-of-way lands, reverting to Crown, provinces or municipalities, 2:14-6, 31-5; 36:23
- Social impact, land values, 37:25-6
- Subsidies, funds diverted to other operating costs, 18:48-9, 61-3; 36:21-2
- Subsidies, 1977-1978 and 1978-1979, comparison, 32:35
- Three categories, 1/3 as basic network, 1/3 to go by 1981, remainder frozen until further study, etc., 36:6-7
- 2,344 miles frozen until Jan. 1/79, prairie rail authority review, 36:7, 15-6; 37:18-9, 23-4, 33-8
- Timetable for abandonment and hearings, publishing, availability, 32:33-5
- \$70 million rebuilding program in Prairies, 29:10
- \$800 million upgrading program, government subsidies to railways, etc., 30:39-40; 36:29-30
- See also* Grain—Hall (Emmett) report

Rapeseed and products

- Freight rates
 - Anomalies in rate structure, movement from Lloydminster and Saskatoon to west coast, 32:11-2, 36-7
 - "Minimum compensatory rate", defining, 32:8-11
 - Studies by CTC, status, availability, 32:37

Regina, *see* Railways—Urban areas**Reports to House**

- Aeronautics Bill, 13:4-5
- Bell Canada Bill, 20:4
- Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 28:3-5

Research and development, *see* Scientific research**Richard, Mr. J.A. (President, Eastern Flying Services Limited)**

- Aeronautics Bill, 6:21-33

Ritchie, Mr. Gordon (Dauphin)

- Air Canada, 13:23-4
- Air transport, prairie regional service, CTC hearings, 3:19-20; 31:17-8
- Airports, Soviet and Cuban troops, landing and refueling, 13:22-3
- Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 17:23-5
- Canadian National Railways, Dauphin constituency, Man., trucking operations, 31:16-7
- Churchill, Man., 14:19-21
- Grain, transportation, rail vs truck, 17:24
- Harbours Board estimates, 1977-1978, supplementary (B), 14:18-21
- Prince Rupert, B.C., port, development, grain and coal shipments, 13:24-5; 14:18-9
- Transport Commission
 - Estimates, 1977-1978, supplementary (A), 3:19-20
 - Estimates, 1978-1979, 31:16-8
 - Operations, 2 arms, east and west, 36:44
- Transport Department estimates, 1977-1978, supplementary (B), 13:22-5
- Transport Department estimates, 1978-1979, 36:44

Roberts, Mr. J.F. (President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada Inc.)

- Transport estimates, 1977-1978, supplementary (A), 1:8-42

Rodriguez, Mr. John (Nickel Belt)

- Post Office estimates, 33:27-32

Reperts, Mr. Henry (Executive Director, Prairie Rail Action Committee)

- Transport estimates, 1978-1979, 37:12-4, 21-4, 30-3, 36-41

Roy, Mr. Marcel (Laval)

- Air Canada, 1:16
- Canadian National Railways, 19:16-7; 25:13-4, 35-6
- Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 19:16-7; 24:11-2, 18-9, 23-4; 25:5, 13-4, 31, 35-6
- Feed grain, freight rates, 36:36-8
- Grain, Hall (Emmett) report, 30:11
- Montreal, 2:24
- Point of order—estimates, discussion allowed in related areas, 2:6; witnesses, appearance before Committee, M. (Mr. McKenzie), 2:27-8; inquiry, requesting, M. (Mr. Benjamin), 4:8, 11, 14; witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Towers), 24:11; bills, discussion beyond scope, 24:18-9; bills, clause by clause consideration, commencing, 25:5; minister, resignation requested, M. (Mr. Mazankowski), 29:20-1; witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Murta), 30:10, 16, 24-5; questioning of witnesses, listing of questioners, 33:13
- Railways, 1:14-5
- Transport Commission estimates, 1978-1979, 32:5, 26
- Transport Department estimates, 1977-1978, supplementary (A), 1:4-6; 2:24-5; 4:8, 11, 14
- Transport Department estimates, 1978-1979, 29:20-1; 30:9-11, 15-8, 22-9; 36:35-8
- VIA Rail Canada Inc., 1:4-6; 2:25; 4:8, 11, 14

Rubin, Mr. Ken (Co-ordinator, Action Bell Canada)

Bell Canada Bill, 20:10-6

Saint John

- Port development, forest products terminal, 29:11
- Port development, Long Wharf Pugsley South, 29:11
- See also* Grain elevators; Shipping—Tanker traffic

St. John's, port facilities, new multi-purpose tug needed, with improved firefighting capacity, 29:27**St. Lawrence River**, transportation, federal expenditures, 30:27**St. Lawrence Seaway**, 12 month operation, 15:20-2**St. Lawrence Seaway Authority**, debt conversion to equity, 22:20**Saskatchewan**, *see* Buses; Canadian National Railways; Grain elevators; Railways—Urban areas; Trucking industry**Scientific research**, navigational aids, Arctic, etc., 15:18**Search and rescue**

- Coast Guard
 - Auxiliary, Nfld., providing, etc., 15:7-8
 - Corner Brook, Nfld., port development, 15:9
 - Defence Department, conflicts with, 15:23
 - Earnest Harmon Airforce Base, Nfld., facilities abandoned, 15:8
 - Eider* and *Skua*, replacing, 29:11
 - Facilities, improvement necessary, 15:22-3
 - Newfoundland, employees, pay scales, 15:27-8
- Newfoundland operations, lifeboats, icebreakers, bases, 15:7; 29:28-9

Shields, Mr. L. (Departmental General Counsel, Transport Department)

- Aeronautics Bill, 5:9-10, 19-20
- Tanker traffic
 - Beaver Harbour, N.B., 16:9-10
 - Belledune, N.B., 16:14-5
 - Canso, N.S., crude and refined oil, storage, etc., 16:15-6
 - Decrease, oil movement reduction, 16:5-6
 - Eastport, Maine, passage dangers, Canadian opposition, etc., 16:7-9
 - Fishing, interference, 16:6-7

Shields, Mr. L.—Cont.

- Tanker traffic—*Cont.*
 - Pilots, training, adequate, 16:6, 14
 - Saint John, LNG terminal, safety, tidal dangers, etc., 16:12-3
 - St. Stephen, Champlain industrial park, N.B., docking facilities, 16:9, 13-4
- Vessel traffic management, Atlantic region, ECAREG system, etc., 16:10-1
- Vessel traffic management centre
 - Cabot Strait, N.S., *see below* Port aux Basques, Nfld.
 - Fundy area, new LNG terminal, etc., 16:7
 - Les Escoumins, Que., 29:11
 - Port aux Basques, Nfld., 15:9-12, 23-7
- See also* Churchill, Man.

Sinclair, Mr. G.M. (Administrator, Canadian Marine Transportation Administration, Transport Department)

Transport estimates, 1978-1979, 15:5-23, 27-9

Smith, Mr. Cecil (Churchill)

- Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 17:12-4, 30-2
- Post Office estimates, 1978-1979, 35:23-6
- Railways, branch lines, abandonment, Man., 37:31-3
- Transport estimates, 1978-1979, 37:31-3

Smith, Mr. Don (Alderman, City of Thunder Bay)

Aeronautics Bill, 6:4-7, 11, 15-21

Snavelly report, *see* Feed grain; Freight rates—Crowsnest Pass rates**Soviet Union**, *see* Airports**Spicer, Mr. J.H. (Corporate Vice President; Canadian National Railways)**

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 17:25-8; 25:13

Stevens, Mr. Sinclair (York-Simcoe)

- Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 18:31, 40-5, 65; 27:27-30, 33
- Canadian National Railways, comparison with CP Rail, 18:40-5, 65
- Canadian National Railways rolling stock, 27:27-8
- Commuter services, 27:30
- Point of order—documents tabling, 18:31
- Toronto, regional transportation authority, establishing, 27:29-30

Stewart, Mr. Ralph W. (Cochrane)

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 26:11

Strikes, *see* Montreal—Port; Post Office Department**Sullivan commission**, *see* Newfoundland-Labrador**Symes, Mr. Cyril (Sault Ste. Marie)**

- Bell Canada Bill, 20:14-6
- House of Commons, business of the House, Bell Canada Bill, 20:15-6
- Point of order—bills, private members, method of dealing with, 20:15-6

Thompson, Mr. David (Director of Planning and Development, City of Thunder Bay)

Aeronautics Bill, 6:7-12, 15-20

Thunder Bay, Ont.

- Airport, zoning regulations, Stanley Park area, growth limitations, compensation, etc., 5:10, 21-3; 6:6-7, 12, 18-9; 9:18-9
- See also* Air transport—Legislation; CP Air; Grain—Shipments; Grain elevators

Toronto

- Island airport, 32:24-5
- Postal service, Gateway plant, parcel damage, conveyer belt, drop, design specifications, 35:9, 12
- Postal service, Gateway plant, parcel storage and delivery, backlogs, 33:13-5
- Regional transportation authority, establishing, etc., 27:29-30
- Union Station renovations, VIA Rail Canada Inc., involvement, 1:34-5; 29:14
- See also* CN Tower; Post Office Department—Strikes

Towers, Mr. Gordon (Red Deer)

- Canadian National Railways, 25:28-31, 37; 26:13-4; 28:13
- Accountability, parliamentary control, etc., 22:8, 18-21; 23:4-5; 24:9-10
- Capital structure, 24:23-6; 25:29; 28:11-2, 18-9
- Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 21:19-22; 22:7-8, 18-21; 23:4-5, 25; 24:9-10, 14, 23-7; 25:4, 28-31, 37; 26:12-4, 38-41; 28:11-3, 18-9
- Coal, Alta., rail transportation, 26:39-41
- Crown corporations, 22:7-8, 20; 23:4-5; 28:12
- Feed grain, 36:38
- Freight rates, 36:39-40
- Grain, transportation, rail vs trucking, 21:21-2
- Point of order—witness, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Mazankowski), 22:7-8, 18-21; 23:4; M., 23:5, 25; 24:9-10, 14; bills, clause by clause consideration, commencing, M. (Mr. Harquail), 24:27; 25:4
- Post Office estimates, 1978-1979, 35:31-4
- Railways, 26:39
- Transport estimates, 1978-1979, 36:38-40
- Trucking industry, 21:19-20
- Venezuela, railway construction, CN subsidiary Canaven, 26:14
- VIA Rail Canada Inc., 26:13

Trans-Canada Highway, Atlantic provinces, upgrading, rail competition, cost sharing, 18:31; 29:27

Transport Commission

- Decisions, delays, factors, 32:27
- Estimates, 1977-1978, supplementary (A), 3:9-29
- Estimates, 1978-1979, 31:4-19; 32:4-41
- Operating expenditures, 32:25-7
- Operations, 2 arms, east and west, Hall (Emmett) report recommendations, etc., 36:19-20, 29, 42-4
- Secretary H. Arbique, retiring, 31:5-7
- See also* Air transport—Prairie regional service; Canadian National Railways—Dauphin constituency; Grain—Transportation, Rail; Hall (Emmett) report; Railways—Accidents; Transportation—Accidents, Independent investigation board

Transport Department

- Air operations group, negotiations, 13:21
- Civil aeronautics, deputy director general, bilingual requirements, 13:20-1, 38-40
- Estimates
 - 1977-1978, supplementary (A), 1:7-42; 2:4-39; 4:5-17
 - 1977-1978, supplementary (B), 13:7-40
 - 1978-1979, 15:5-29; 29:4-30; 30:5-41; 34:4-29, 36:4-47; 37:5-73
- Expenditures, capital, 29:10
- Marine transportation administration, employees, restraint program, etc., 15:17
- Mercator I*, cruise ship, purchasing, 15:16
- Operating expenditures, transportation and communications, 37:50-1
- Programs, operating costs, 29:11-2
- Telex facilities, Liberal members sending messages to constituencies, investigating, 4:16-7

Transport Department—Cont.

Training institute, Cornwall, Ont., expenditures, 29:12; 37:50

Transportation**Accidents**

- And incidents, reporting, protection of individuals, 8:14-7, 22-3
- Discussion paper, investigation commission, 8:20-1
- Independent investigation board, establishing, 8:5, 24; 9:11-2; 34:7
- Commissioner and members, appointing, 8:9-10, 20-1
- Findings made public, 8:19
- Legislation, 7:6; 8:12; 37:52-3
- Power to initiate inquiries and make recommendations, 8:6-7, 10-22
- Public defence provisions, 8:14
- Regulatory function, excluding, 8:25-6
- Transport Commission, proposed takeover, 8:10-1, 24
- Transport minister's discretionary powers, eliminating, 8:5-6
- United States transportation safety board, comparison, 8:9, 14-5
- Government involvement and participation, 21:26; 28:7
- Intermodal public system, desirability, energy efficiency, etc., 1:17, 21-2
- Interurban transit, Montreal-Toronto, price comparison between rail, bus and airlines, 1:14
- Legislation, filibustering, 29:15-8
- National policy, establishing, 29:15-6
- Subsidies, 36:28-9
- User pay concept, *see* Air transport; Canadian National Railways
- See also* Air transport; Atlantic provinces; Buses; Commuter services; Energy; Grain; Hazardous products; Railways; Shipping; Trucking industry

Transportation Act, amending, 1:37-8

Trucking Association, composition, CNR and CP Rail membership, etc., 21:14

Trucking industry, 21:13

- Debt-equity ratio, 21:20
- Metric conversion, impact, etc., 21:19-20
- Operations, size, etc., 21:25-6
- Rail competition, factors, 21:18-9; 27:19-20
- Saskatchewan, CN and CP service, 3:28-30
- See also* Canadian National Railways—Capital structure, Legislation; Energy conservation; Ferry service—Cargo damage; Forest industry; Grain; Newfoundland-Labrador

Trudel, Mr. Jacques (Montreal-Bourassa)

- Bell Canada Bill, 20:7, 18
- Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 22:8-9
- Point of order—witnesses, appearance before Committee, requesting, M. (Mr. Mazankowski), 22:9

United States, *see* Canadian National Railways; Transportation—Accidents, Independent investigation board; VIA Rail Canada Inc.

Urban transportation, *see* Canadian National Railways—Belleville; Commuter services; Montreal

VIA Rail Canada Inc.

- Board of directors and advisory councils, 1:36
- Crown corporation status, 1:10; 4:12
- Employees, transfer from CN and CP, lay-offs, loss of seniority, etc., 2:25, 36-7; 26:30-1; 27:17; 28:8; 29:15
- Equipment
 - LRC (light, rapid, comfortable) trains and infrastructure improvements, 1:22-4, 31-2; 2:19-20
- Obsolescent, 1:32-3

VIA Rail Canada Inc.—Cont.Equipment—*Cont.*

- Passenger car improvements, increased travellers, 1:15
- Purchase from CN and CP for \$1, 1:40
- Establishment, 1:8, 16; 17:17
- Initial capital, 2:16-7
- Fare structure, 1:13-4, 41-2; 32:12-5
- Headquarters and regional offices, 1:10-1
- Management operations, 1:9-10
- Operating contracts, CNR and CP, 1:9, 15, 21-2; 18:24-5
- Operations, consultations, 1:42
- Package tours, involvement, cost, etc., 26:13
- Rationalization of routes, terminals, etc., 1:11-2, 20, 42
- Role and powers, 1:8-9
- Routes and services
 - Atlantic provinces, 13:14-5; 18:14
 - Contingency plans for late trains, 1:36-7
 - Intercity
 - Bus companies, competition, 1:30-1
 - Load factors, projected, 1:37-8
 - Self-propelled "Bud" cars, 1:25-6, 33
 - Local, intercity and long-distance, 1:22-3
 - Montreal-Halifax, CTC determining routes, 2:37
 - Montreal-Halifax, improving, 1:27-30; 2:9-10; 3:21-2; 18:14; 31:16
 - Ottawa-Toronto, improving, 1:33-4
 - Quebec City/Windsor corridor, 1:18, 33, 37-8
 - Takeover from CN and CP, dates, 1:9
 - Toronto-Barrie, 18:26
 - Transcontinental, 1:26-7
 - Northern Ont., 26:11-2
 - CP line crossing, Committee requesting inquiry, 3:18-9; 4:6-15, not in order, 15
 - CP line crossing, CTC hearings, etc., 3:16-8

VIA Rail Canada Inc.—Cont.Routes and services—*Cont.*Transcontinental—*Cont.*

- Sudbury, Ont., layovers, impact on public use, 32:15-7
- Western provinces, 1:13, 39-40; 32:13-5
- See also* Canadian National Railways—Passenger services
- Staff, number, 1:11-3, 37
- Terminals, locating in city centres, 1:24-5
- See also above* Rationalization
- United States Amtrak, comparison, 1:17-9, 22; 2:37-8
- \$133 million for improving services, 29:10
- See also* Air Canada—Reservation system; Toronto—Union Station

Vaillancourt, Mr. J.P. (Director, Aeronautical Standards and Legislation, Transport Department)

Aeronautics Bill, 10:5-6; 11:11-3; 12:19

Vancouver

- Clark Drive overpass, 29:11
- Port, Burrard Inlet study, 14:13, 18
- See also* Grain—Shipments

Venezuela, railway construction, CN subsidiary, Canaven, 26:14-5**Western Canada**, *see* Air transport—Prairie regional service; Canadian National Railways; Railways, branch lines—Prairie rail authority; VIA Rail Canada Inc.—Routes and services, Transcontinental**White, Mr. J. Earl** (National President, Canadian Railways Employees' Pension Association)

Canadian National Railways Capital Revision and Railway Acts Bill, 19:5-19

Winnipeg, *see* Airports



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Printing Office,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Imprimerie du gouvernement canadien,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7



If undelivered, return COVER ONLY to:

Printing and Publishing,
Supply and Services Canada,
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Imprimerie et Édition,
Approvisionnement et Services Canada,
45, boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S7*

WITNESSES—TÉMOINS

From the Prairie Rail Action Committee:
Professor Fred Anderson, Chairman;
Mr. Henry Roperts, Executive Director.

Du Prairie Rail Action Committee:
M. Fred Anderson, président;
M. Henry Roperts, directeur exécutif.

GOVT PUBNS

BINDING SECT. JUN 11 1980

GOVT PUBNS

